La Reconstruction 1944-1960

Athis-Mons
Juvisy-sur-Orge
Paray-Vieille-Poste

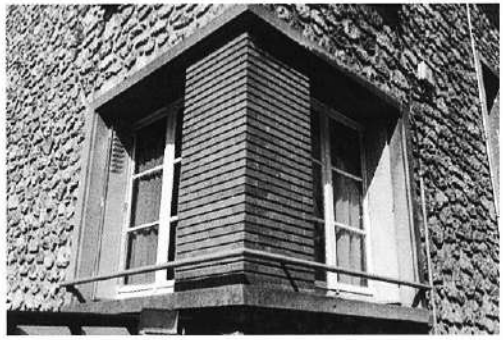
RECHERCHE
Brigitte Blanc, Antoine Le Bas
conservateurs du patrimoine
Philippe Ayrault
photographe
Service de l'Inventaire général,
Direction régionale des affaires culturelles
d'Ile-de-France, ministère de la Culture

CAHIERS DE LA MAISON DE BANLIEUE ET DE L'ARCHITECTURE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LES PORTES DE L'ESSONNE : ATHIS-MONS, JUVISY-SUR-ORGE, PARAY-VIEILLE-POSTE

Communauté de communes Les Portes de l'Essonne :
Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste

La Reconstruction 1944-1960

Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste



Réalisation
Maison de Banlieue et de l'Architecture

Recherche
Brigitte Blanc, Antoine Le Bas, conservateurs du patrimoine
Philippe Ayrault, photographe
Service de l'Inventaire général,
Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France, ministère de la Culture

Cahier n° 9 de la Maison de Banlieue et de l'Architecture
Coédité avec l'Association pour le patrimoine de l'Ile-de-France (APPIF)

Ce « Cahier » est édité dans le cadre de l'exposition du même titre présentée à la Maison de Banlieue et de l'Architecture, à Athis-Mons, du 23 avril 2003 au 19 juillet 2003

Du même éditeur

J'ai la mémoire qui planche... Noyer-Renard 1958-1991 Athis-Mons*
Recueil des textes de l'exposition - Janvier 1992
Conception-recherche : François Petit - Christophe Meslin
** Consultable sur place (Maison de Banlieue ou Bibliothèque municipale)*

Du cabanon au pavillon ou le développement des lotissements sur le plateau d'Athis-Mons, 1896-1950
Recherche : François Petit
Centre culturel d'Athis-Mons - Décembre 1993 - 10,67 €

Cahiers de la Maison de Banlieue et de l'Architecture

N° 1
1917 : l'appel des sirènes, quai de l'Industrie à Athis-Mons ou le travail d'un enfant gratteur de lopins dans une usine fabriquant des obus de 75
Texte autobiographique : Henri Touron,
Conception-recherche : François Petit
Juin 1999 - 4,57 € - *Epuisé*

N° 2
Centenaire d'une monographie communale : Athis-Mons, 1899-1999. Une mairie-écoles, des élèves, un instituteur
Texte de l'instituteur Léonidas Fouque
Conception-recherche : François Petit, assisté de Sylvain Taboury
Octobre 1999 - 4,57 €

N° 3
Mémoires et projets du pavillonnaire en Nord-Essonne
Textes : Maison de Banlieue, Maison de l'Architecture et de la Ville, Service urbanisme, CAUE et SDAP
Mars 2000 - 4,57 €

N° 4
Anthropologie et actions culturelles
Journées d'études - Athis-Mons - 23-24 novembre 1999
Juin 2000 - 4,57 €

N° 5
Camille Lambert : un peintre (1874-1964), une école d'art (1920-2000)
Recherche et conception : François Petit - Sylvain Taboury
Novembre 2000 - 4,57 €

N° 6
Regards croisés, regards d'artistes sur une ville de banlieue : Athis-Mons
Approche photographique : D. Auerbacher et P. Salerno
Approche vidéographique et sociologique : J.-P. Curnier et H.-P. Jeudy
Mars 2001 - 4,57 € - *Epuisé*

N° 7
Petites leçons d'espace public. Situations essonniennes
Conception et réalisation : Maison de Banlieue et de l'Architecture, Françoise Arnold et Stéphane Hirschberger
Janvier 2002 - 6 €

N° 8
L'homme de la meulière. Extraction, mise en œuvre... en Essonne
Conception et réalisation : Maison de Banlieue et de l'Architecture, Béatrix Goeneutte, François Petit, Pascal Martin
Janvier 2002 - 6 €

Dossiers de la Maison de Banlieue et de l'Architecture

N° 1
La surprise de l'âge. Regards sur l'évolution de la prise en charge de la vieillesse à Athis-Mons (1900-2000)
Recherche-textes : Sylvain Taboury, assisté de François Petit
Mars 2000

N° 2
La place du Marché (Athis-Mons) revisitée par un architecte
Conception et recherche : Isabelle Artiguenave
Janvier 2001

N° 3
La ville de page en page. Petit inventaire de livres à l'usage des jeunes citadins de banlieue et des adultes qui les accompagnent
Coordination et recherche : Béatrix Goeneutte, assistée d'Annie Sevestre, François Petit
Octobre 2002

En vente par correspondance ou à la Maison de Banlieue et de l'Architecture • 41, rue G. Anthonioz-de Gaulle • 91200 Athis-Mons
tél. 01 69 38 07 85 • fax 01 69 38 77 54 • e-mail : maisondebanlieue@free.fr • site : www.maisondebanlieue.asso.fr
ISBN 2-905313-37-1 • ISSN en cours

La Maison de Banlieue et de l'Architecture est une association soutenue par la communauté de communes « Les Portes de l'Essonne » (Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste), le Conseil général de l'Essonne, la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France et la Politique de la Ville.

Sommaire

AVANT-PROPOS 5
Dominique Hervier

INTRODUCTION 7
Pascal Martin et François Petit

LE CADRE INSTITUTIONNEL DE LA RECONSTRUCTION 10
Brigitte Blanc

JUVISY-SUR-ORGE 17
Antoine Le Bas
• Le remodelage urbain 17
• Architecture et Reconstruction 26

CLASSE-PROMENADE DE MME CAILLET 37

ATHIS-MONS ET PARAY-VIEILLE-POSTE 38
Brigitte Blanc
• Deux communes à la veille d'un désastre 38
• Le temps du provisoire 41
• Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste face à de nouveaux desseins 46
• L'aventure de la Reconstruction 51
• Les chantiers d'Etat 62
• Les équipements publics 65

SIGLES 75

SOURCES DOCUMENTAIRES 76

REMERCIEMENTS 77

Avant-propos

La France n'est pas un pays neuf ; on ne construit pas une « ville de Normandie ou de Lorraine, on ne relève pas une rue sinistrée des bords de la Seine comme s'il s'agissait d'élever la cité du futur dans les prairies d'Amérique. Il convient de généraliser l'eau courante, l'électricité, les pièces claires [...], il convient de recourir aux parois isolantes, aux blocs et aux cellules ; mais une architecture qui ferait fi du site ne peut conduire qu'à un faux confort [...]. La figure de la ville, même si elle est tout entière à réédifier – à plus forte raison si elle n'est que partiellement ruinée –, le style des places et des monuments nouveaux, l'allure de chaque maison, devraient exprimer à leur manière cette réalité du lieu qui enveloppe et alimente la vie des hommes. » Ce texte d'André Chastel, écrit pour le journal Le Monde *le 18 décembre 1945, introduit une série d'articles qui vont s'échelonner jusqu'en 1957 et qu'il consacre à tous les aspects de la Reconstruction. Il donne ainsi le ton des préoccupations qui firent alors l'actualité de cette partie de la vallée de la Seine.*

En même temps qu'il consulte les artisans, les urbanistes, les architectes et les hommes politiques, Chastel se forge la conviction qu'il faut pour accompagner cette modernisation de la France, lancer un Inventaire général des monuments et des richesses artistiques pour construire la mémoire du territoire et introduire dans la population une vraie sensibilité à l'architecture, fonder les bases d'un dialogue entre les urbanistes et les archéologues. Il souhaite que la reconstruction devienne l'affaire « de chacun de nous dans son domaine public ou privé. C'est la masse française, de l'instituteur au journaliste, de l'industriel au paysan qui, en renouvelant sa manière de voir, pourrait devenir l'agent naturel et multiple de la reconstruction, de la préservation, de la restauration des villes françaises ».

André Chastel a été entendu. Par une de ces heureuses rencontres que l'histoire sait parfois nous ménager, c'est précisément à la veille de célébrer le quarantième anniversaire de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France que la Maison de Banlieue et de l'Architecture offre à l'équipe régionale de l'Inventaire général l'occasion d'aborder pour la première fois l'architecture de la Reconstruction et de publier ses analyses sur les quartiers reconstruits de la communauté de communes des Portes de l'Essonne. Thème neuf que les historiens commencent à aborder mais que l'histoire de l'architecture n'a guère étudié jusqu'ici. Cette plongée dans un pan de notre histoire architecturale encore quasiment vierge illustre à merveille les ambitions assignées à l'entreprise depuis son lancement, en 1964, par André Malraux : apporter à nos connaissances un complément à la fois étendu et méthodique mais aussi suggérer une mise en question sans précédent des valeurs sur lesquelles ces connaissances se fondent. En ce sens, l'Inventaire général apporte beaucoup plus qu'une sorte de cadastre artistique : « Tout inventaire artistique est ordonné par des valeurs, il n'est pas le résultat d'une énumération mais d'un filtrage », pouvait alors écrire Malraux.

En détecteur perspicace des éléments qui peuvent fonder l'identité des villes, François Petit n'a pas hésité à consacrer ce neuvième cahier à un pan de l'histoire locale – le bombardement d'avril 1944 et ses conséquences sur le paysage urbain – qui rejoint l'histoire nationale. L'événement a laissé des traces vivaces dans la mémoire de certains habitants de Juvisy-sur-Orge, de Paray-Vieille-Poste et d'Athis-Mons ; les chercheurs de l'Inventaire, en consacrant une enquête objective à l'analyse

des conséquences de ce bombardement – repenser l'urbanisme, organiser les logements provisoires, concevoir des types d'habitat en harmonie avec les lieux – concourent à la construction d'une mémoire commune. Ils replacent aussi cette étude dans une approche globale et, de ce fait, l'éclairent de la connaissance fine qu'ils ont au préalable établie de tous les épisodes architecturaux et urbanistiques fondateurs de ces trois villes, depuis les vastes domaines seigneuriaux jusqu'aux lotissements de l'entre-deux-guerres.

Il nous faut donc saluer l'initiative de cette association, présidée par Pascal Martin. Il faut la remercier d'avoir organisé cette transmission du savoir sans laquelle les enquêtes de l'Inventaire général risquent souvent de demeurer lettre morte. Il nous faut enfin souhaiter que, grâce à la dynamique créée par la Maison de Banlieue et de l'Architecture, cette exposition et le « Cahier » qui l'accompagne donnent envie aux habitants et à leurs enfants de s'approprier davantage le territoire de leur cadre de vie et de le mieux comprendre pour participer à son évolution.

Dominique Hervier
conservateur général du Patrimoine,
conservateur régional de l'Inventaire général

Introduction

C'est au printemps 2000, lors de la préparation de la convention ville-architecture et patrimoine – dispositif mis en place par la Direction de l'architecture et du patrimoine, sous la direction de François Barré avec la ville d'Athis-Mons – qu'il a été décidé d'inclure parmi les différentes actions l'intervention de l'Inventaire général, service de la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France.

Parmi les sept conventions qui furent alors signées à travers la France, Athis-Mons – la seule en Ile-de-France – a ainsi pu développer un programme de connaissance du patrimoine et de valorisation de la qualité architecturale. Le chapitre premier de cette convention, intitulé « Connaître », détaille les fondements de l'Inventaire qui « a pour objet d'établir une documentation scientifique sur toute œuvre ou tout ensemble qui, du fait de son caractère historique, artistique, ethnologique ou archéologique, constitue un élément du patrimoine communal. Cette action contribue à développer la connaissance du patrimoine bâti par des analyses raisonnées, selon une méthodologie nationale qui permet de cerner l'évolution du tissu urbain [...]. Elle s'inscrit d'emblée dans une perspective intercommunale et, plus largement, dans l'établissement de l'Inventaire général des monuments et richesses artistiques de l'Essonne en partenariat avec le Conseil général. La restitution du travail de l'inventaire devra nourrir la réflexion de différents intervenants ; elle servira de support à la réflexion des ateliers menés par le SDAP et aux actions pédagogiques mises en place par la Maison de Banlieue et de l'Architecture, à la réalisation de l'atlas multimédia (atlas communal du patrimoine) et alimentera un SIG (système d'information géographique) qui sera remis à la commune à l'issue de la présente convention ».

En accord avec le Conseil général de l'Essonne, le travail du service de l'Inventaire s'est élargi en 2001 aux autres communes de la communauté de communes des Portes de l'Essonne (Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge).

L'équipe de conservateurs du patrimoine et de techniciens désignés pour procéder à l'établissement de cet inventaire – Brigitte Blanc pour Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste, Antoine Le Bas pour Juvisy-sur-Orge, accompagnés du photographe Philippe Ayrault, de Pascal Pissot, dessinateur et de Florence Drouhet, administrateur de bases informatiques – pouvait ainsi se mettre au travail. Le présent « Cahier de la Maison de la Banlieue et de l'Architecture » constitue la première restitution d'un des aspects les plus intéressants de l'histoire architecturale de ces trois communes.

Pour Athis-Mons, l'établissement de cet inventaire vient renforcer un long travail de recherches mené par plusieurs acteurs sous des formes diverses :

– Louis Brunel, avec ses articles dans le bulletin de la Société d'études savantes d'Athis-Mons (*SESAM*, sept numéros de 1947 à 1950) ;

– Dany Treuil et Jean-Marc Moriceau, avec des bénévoles et des enseignants, vont développer, aussi bien en archives qu'auprès des habitants, une importante collecte d'informations (témoignages, photos de familles, cartes postales, etc.) aboutissant à une exposition et à un temps fort d'animation en juin 1979, puis à la publication en 1983 du livre *Athis-Mons, 1890-1939 : naissance d'une vie de banlieue*, AREM ;

– en 1990, le Centre culturel, après quelques années d'interruption, relançait une programmation et des actions culturelles, et proposait une recherche sur les trente ans du plus grand ensemble HLM de la ville, les «3 F» (Foyer du Fonctionnaire et de la Famille, Groupe immobilier 3F), quartier du Noyer-Renard (opération «J'ai la mémoire qui planche», une exposition et des animations fin 1991 et début 1992). Suivait en 1993 une étude sur le développement des lotissements pavillonnaires sur le plateau athégien entre 1896 et 1950 (opération «Du cabanon au pavillon», une exposition, des animations et une publication portant le même titre), et différents projets avec les établissements scolaires (classes inter-quartiers, mallette pédagogique, interventions systématisées pour les CE2 sur la géographie et l'histoire de la commune, etc.).

Pour Juvisy-sur-Orge, les articles de M. Fourest publiés dans le Journal municipal, les publications de l'Association des Juvisiens de Juvisy également (*Images du XX siècle* chez Maury Imprimeur en 1993, ou *Le 18 avril 1944* en 1994) ou celles plus spécialisées de l'Atelier public d'aménagement de Juvisy (APAJ) ont contribué à mieux appréhender la fabrication de cette commune.

Pour Paray-Vieille-Poste, ce sont les travaux d'associations comme celles de la Plaine de Longboyau ou de la Petite Diligence avec les publications *Paray d'hier et d'aujourd'hui* en 1988 et *Paray-Vieille-Poste : images et mémoires* chez Maury Imprimeur en 1998, et celle de l'Amicale des anciens marins des aéroports d'Ile-de-France, *Orly base marine*, en 1998 également.

A côté de ces recherches dites «d'histoire locale», réalisées par des amateurs ou par des professionnels, bénévoles ou salariés, qui enrichissent la connaissance du territoire, une connaissance parfois circonscrite au seul espace géographique de la commune, la nouveauté se signalait plutôt par le sous-titre du premier livre publié sur Athis-Mons, *Naissance d'une vie de banlieue*, qui replaçait cette ville dans le cadre plus vaste de l'histoire de la banlieue parisienne, une histoire que l'on pourrait qualifiée de «sous-développée» mais que les travaux de Jean Bastié, d'Annie Fourcaut et de quelques autres ont enrichi ces dernières décennies, lui donnant un nouveau poids historique, tout en revalorisant ce territoire colonisé par des vagues récentes d'urbanisation et de peuplement.

C'est dans cette découverte et cette prise de conscience qu'est né le projet Maison de Banlieue et de l'Architecture, sur le terrain comme en bureau ou dans les classes, avec le jeune comme avec le tout public, avec des habitants comme avec des sociétés d'histoire locales ou départementales, comme avec des services municipaux, d'archives ou avec les chercheurs de l'Inventaire.

Connaître le territoire, dont la fabrication est souvent plus complexe qu'il n'apparaît au premier abord, faire connaître, partager la connaissance sont des exercices qui réservent de belles surprises intellectuelles comme humaines, toujours à renouveler !

Pour Athis-Mons, comme pour Juvisy-sur-Orge en ce moment, nous avons essayé d'accompagner au mieux ce travail d'inventaire en proposant dès l'automne 2000 un article dans la presse municipale, des réunions d'information auprès du grand public et des services municipaux, servant de relais quand cela était possible, utilisant les réseaux de connaissances locales.

Nous avons découvert, dans les bureaux du Service de l'inventaire à Paris, les éléments de cette «méthodologie nationale qui permet de cerner l'évolution du tissu urbain» (fiches, photographies, etc.).

Si chacun, passé le démarrage de cette campagne, est retourné à ses propres missions, de nombreuses rencontres plus ou moins formelles ont permis de suivre l'avancement de

la recherche, d'accompagner certains repérages sur le terrain, de répondre aux interrogations d'habitants surpris de voir un photographe sur une camionnette en train de prendre un cliché de leur maison.

Cette présence depuis trois ans s'achève sur le canton d'Athis-Mons et de Paray-Vieille-Poste. Elle se poursuit encore quelque temps à Juvisy-sur-Orge.

Que les personnes de ce Service de l'inventaire soient ici remerciées pour la qualité de leur travail et leur amabilité.

C'est maintenant le temps de la « restitution ».

Cette première présentation porte sur l'important patrimoine bâti de la Reconstruction, peu étudié jusqu'à présent, ici comme en d'autres villes de l'Essonne. Il est d'ailleurs surprenant de lister les différentes communes qui ont eu à des titres divers des « dommages de guerre », le plus souvent à cause de bombardements s'échelonnant entre 1940 et 1944 : Auvers-Saint-Georges, Bièvres, Brétigny-sur-Orge, Champlan, Cerny, Corbeil, Dourdan, Draveil, Egly, Etampes, Guigneville, Guillerval, Longjumeau, Limours, Maisse, Massy, Mennecy, Méreville, Milly-la-Forêt, Palaiseau, Ris-Orangis, Saint-Chéron, Verrières, Vigneux, La Ville-du-Bois et Viry-Châtillon. D'autres villes de l'Ile-de-France ont été touchées et il suffit de se promener dans certaines d'entre elles pour retrouver ce patrimoine caractéristique : Saint-Cyr-l'Ecole, Pontoise, Mantes-la-Jolie…

Les bombardements alliés du printemps 1944 ont plus ou moins touché les trois villes de la communauté de communes des Portes de l'Essonne : dans la vallée, un quartier alors récent pour Athis-Mons, un noyau historique pour Juvisy-sur-Orge et leur gare de triage commune ; sur le plateau, quelques constructions civiles et d'autres militaires du camp d'Orly pour Paray-Vieille-Poste.

Au travers des articles qui suivent se dévoile une partie de la connaissance accumulée par nos chercheurs. Pour avoir eu le privilège d'une première lecture, nous ne pouvons que vous inviter à découvrir (ou redécouvrir) une histoire et un patrimoine bâti qui n'ont qu'un demi-siècle : si proche dans le temps et intégré à notre paysage urbain. Que vous connaissiez ou non ce territoire, cette lecture devrait vous réserver des surprises et apporter de nombreuses précisions sur telle ou telle construction, réalisation urbanistique, invitant à lever les yeux et à arpenter autrement rues et avenues. Les patrimoines industriel ou ferroviaire, nécessitant presque à eux seuls des études particulières, n'ont pas été étudiés ici.

Ces quartiers issus de la Reconstruction, pour Athis-Val et Juvisy-sur-Orge, fonctionnent bien : les bâtiments et les logements ont bien vieilli – la qualité des matériaux est reconnue –, ils conservent une mixité sociale (même si l'on constate un vieillissement de la population) et une mixité urbaine presque exemplaire, à taille humaine, avec des collectifs bien insérés dans le pavillonnaire, des facilités de circulation et de stationnement avec une voirie large et souvent bordée de plantations, une proximité et un maintien des services aux habitants, même si les commerces se raréfient. Ces quartiers sont bien situés, à proximité de la gare de voyageurs et d'espaces verts (coteau des Vignes, rives de l'Orge aménagées) ; quant aux nuisances sonores, elles ont augmenté près des grands axes routiers et connaissent une baisse relative près de la gare de triage désaffectée. Des interrogations subsistent cependant pour l'avenir avec la création d'un pôle multimodal…

Sur Athis-Mons, quelques témoignages de personnes (proposés par l'intermédiaire du Service retraités) ayant connu les bombardements ou habité les logements provisoires ont été recueillis par des élèves du lycée Pagnol, accompagnés de leur enseignante, Marie-Claire Roux. D'autres ont prêté des documents familiaux. Merci à tous.

Pascal Martin, président

François Petit, directeur de la Maison de Banlieue et de l'Architecture

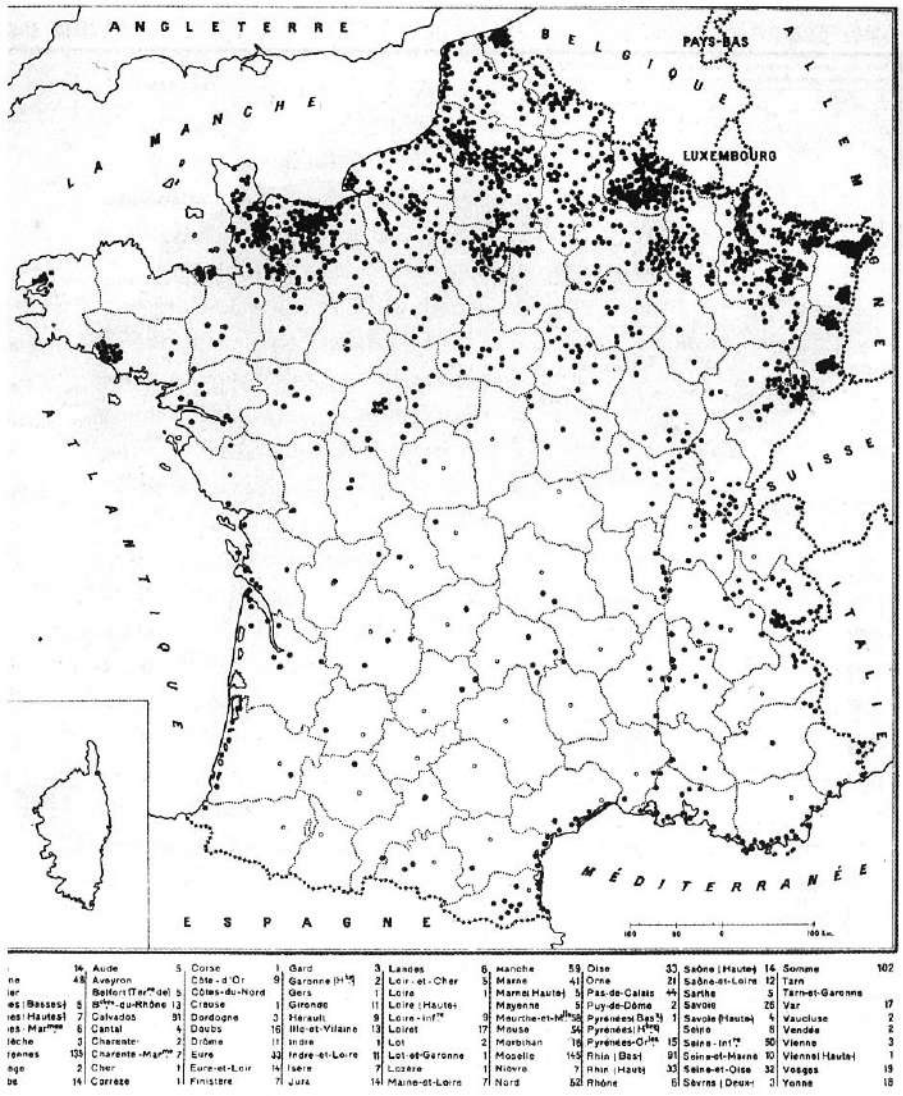
Le cadre institutionnel de la Reconstruction

A la Libération, le pays est durement marqué par six années de conflit qui ont affecté l'ensemble du territoire national. Chemins de fer, ports, routes, ponts, industries et villes en portent les traces. La statistique officielle annonce 460 000 immeubles détruits, 1 900 000 immeubles endommagés, soit 18 % du capital immobilier, 120 millions de m³ de déblaiements à effectuer, 13 millions de mines à enlever... 1 838 villes, dont le pourcentage de destruction est supérieur à 30 %, sont déclarées sinistrées par arrêté ministériel.

Les priorités du Gouvernement provisoire sont clairement définies : la reprise économique étant largement fonction de l'activité industrielle, l'œuvre de reconstruction du pays comprendra en premier lieu la recréation des infrastructures et de l'appareil productif : extraction des matières premières, fourniture d'énergie électrique, reconstruction de la sidérurgie, réparation des routes et des voies navigables... Sous l'impulsion de Jean Monnet et du Commissariat général au plan, les pouvoirs publics créent avec le premier plan (1947-1953) un instrument d'intervention qui bénéficie des capitaux américains obtenus au terme de différentes négociations aboutissant aux crédits du plan Marshall à la fin 1948.

C'est seulement en réalité l'année 1947 qui marque le début effectif de la reconstruction immobilière. Héritant des structures mises en place par le régime de Vichy dans le domaine de l'urbanisme, le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) est créé par ordonnance du 16 novembre 1944 : chargé expressément non seulement de la reconstruction, mais de tout l'aménagement du territoire national, le nouveau ministère, confié jusqu'en 1946 à Raoul Dautry, consacre la prééminence de l'Etat dans toutes les opérations de reconstruction. Il succède à la fois au Commissariat technique à la reconstruction immobilière (CTRI) et à la Direction de l'urbanisme et de la construction immobilière de la DGEN (Délégation générale à l'équipement national) créée dès février 1941 pour panser les plaies de la « drôle de guerre ». Ainsi les lois du 11 octobre 1940 et du 7 octobre 1942 avaient-elles stipulé que la reconstruction serait « assurée avec le concours financier et sous le contrôle de l'Etat », tandis qu'après la Première Guerre mondiale, la loi du 17 avril 1919 s'était limitée à la stricte indemnisation des dommages de guerre, les questions d'urbanisme restant du ressort des municipalités. La loi du 15 juin 1943, connue sous le nom de Code de l'urbanisme, avait inséré un certain nombre de principes relatifs à la reconstruction des villes sinistrées dans un ensemble de dispositions visant à l'aménagement rationnel et au remodelage des villes selon les critères de la modernité (circulation, ensoleillement, espaces verts, hygiène), tendances modernistes coexistant, chez les experts de Vichy, avec l'option en faveur du régionalisme et de la tradition. Prorogée par l'ordonnance du 27 octobre 1945, cette loi « demeure le fondement législatif de l'après-guerre, le bréviaire du MRU, le guide des urbanistes »[1].

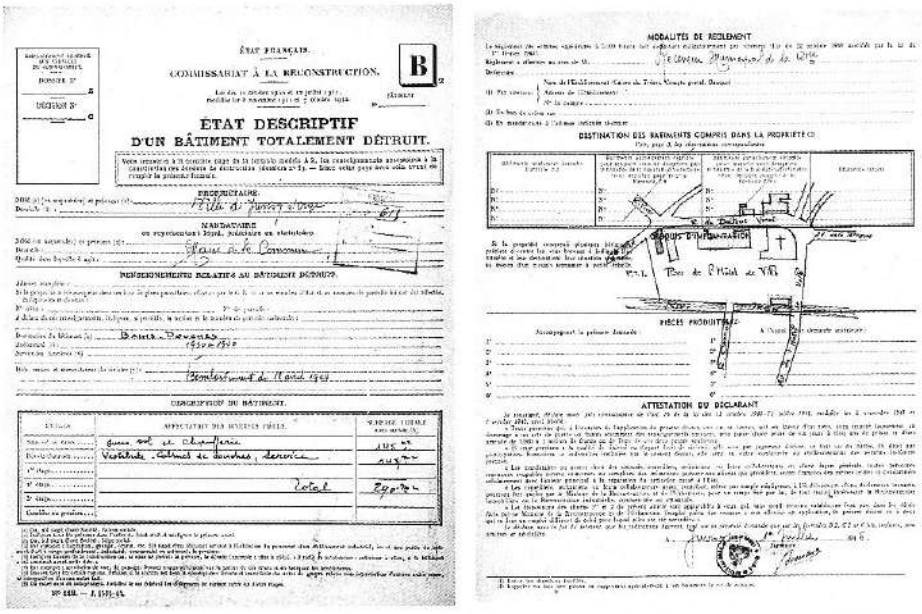
Organisé en trois grands secteurs (Travaux, Dommages de guerre, Urbanisme, habitation et construction), relayé sur le terrain par des délégations départementales, le MRU élabore la loi sur les dommages de guerre du 28 octobre



Répartition des communes sinistrées au 1er octobre 1945.
Bilan national établi par le MRU (A. M. Athis-Mons)

1946. Posant le principe de « l'égalité et de la solidarité de tous les Français devant les charges de la guerre », elle ouvre le droit à la réparation intégrale par l'Etat de tous les dommages, prévu déjà par la loi d'avril 1919, mais selon un ordre de priorité établi par les programmes de planification gouvernementaux. Les indemnités doivent être employées à la construction d'immeubles ayant la même destination que l'immeuble détruit et dans la même commune – principe de la reconstruction « à l'identique », en dehors duquel le sinistré ne peut prétendre qu'à une indemnité d'éviction égale à 30 % de l'indemnité de reconstitution. Mais des possibilités de transfert, de vente ou de changement d'affectation de la créance sont prévues pour permettre la réalisation d'investissements immobiliers plus favorables à l'intérêt général.

Etabli par des architectes évaluateurs, le montant de l'indemnité est calculé par rapport au prix de la reconstitution du bien détruit, diminué d'un pourcentage de vétusté. Les propriétaires – seuls considérés comme bénéficiaires de la loi – qui ont les moyens d'augmenter ce montant par un apport personnel peuvent, à l'occasion de la reconstruction, améliorer et moderniser leur logement ; mais ceux dont la médiocrité ou le mauvais état du bâtiment détruit ne permet qu'une créance insuffisante pour une reconstruction de même importance ont toutefois la possibilité d'adhérer à une



ÉTAT FRANÇAIS.

COMMISSARIAT À LA RECONSTRUCTION.

B

ÉTAT DESCRIPTIF
D'UN BÂTIMENT TOTALEMENT DÉTRUIT.

PROPRIÉTAIRE.

MANDATAIRE

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU BÂTIMENT DÉTRUIT.

DESCRIPTION DU BÂTIMENT.

MODALITÉS DE RÈGLEMENT

DESTINATION DES BÂTIMENTS COMPRIS DANS LA PROPRIÉTÉ

PIÈCES PRODUITES

ATTESTATION DU DÉCLARANT

Un exemple type des nombreux formulaires exigés par l'administration du MRU pour l'indemnisation des dommages de guerre (A. D. Essonne).

copropriété d'immeubles où ils reçoivent un appartement ou de contracter un des emprunts prévus par la loi.

La reconstruction s'appuie aussi sur les lois du 16 mai 1946 et du 16 juin 1948 qui prescrivent la constitution d'associations syndicales auxquelles les sinistrés doivent obligatoirement adhérer et donner mandat pour procéder aux opérations de reconstruction sous forme groupée : associations de remembrement tout d'abord, car dans la redistribution des terrains imposée par les programmes d'aménagement, la plupart des parcelles doivent être modifiées et d'autres reçoivent une affectation nouvelle. Réunissant les propriétaires des terrains bâtis ou non bâtis situés à l'intérieur du périmètre à reconstruire, l'association devenue propriétaire de ces terrains accepte le projet de remembrement avant sa mise à l'enquête publique. Puis associations syndicales de reconstruction, établissements publics contrôlés par un commissaire à la Reconstruction nommé par le MRU, dotés d'un budget propre, qui gèrent les indemnités de leurs membres – un compte individuel est ouvert à chaque associé pour encaisser son indemnité, augmentée parfois d'un apport personnel et du produit des emprunts souscrits à partir de 1947 –, décident des avances à demander au Trésor, préparent les dossiers administratifs et techniques, établissent le programme des travaux en accord avec les délégations départementales, donnent leur avis sur les projets présentés par les architectes et arrêtent les conditions de réalisation des marchés et de mise en adjudication des travaux. Organisme de droit privé, néanmoins soumis au contrôle administratif et financier de l'Etat, la SCR (société coopérative de reconstruction) peut avoir une vocation spéciale (par exemple la reconstruction des édifices religieux) alors que les sinistrés sont habituellement regroupés par affinités territoriales (départements ou communes). ASR et SCR offrent aux délégations départementales les interlocuteurs institutionnels qui leur permettent d'appliquer sur le terrain les décisions centrales ; assistées d'une commission départementale de la reconstruction et contrôlées par l'inspection générale, les délégations, dirigées par des ingénieurs des Ponts et Chaussées, forment la pièce maîtresse de la « machine administrative » mise en place par le MRU. Fixant l'ordre de priorité départemental de la reconstruction, elles

reçoivent et instruisent les dossiers établis par les sinistrés à partir d'un certain nombre de pièces réglementaires fournies en différentes étapes : état descriptif des bâtiments totalement ou partiellement détruits, formulaire pour la reconstitution immédiate des établissements industriels, commerciaux et agricoles (dossier RICA), permettant le financement et la délivrance des matériaux contingentés, rapport d'expertise des projets de reconstruction, demande d'agrément des travaux, enfin permis de construire.

Le projet de reconstruction et d'aménagement (PRA) constitue le document de base du remembrement et de la reconstruction. Imposé par le décret du 21 juin 1945, il est étudié, discuté et approuvé dans chaque commune déclarée sinistrée avant l'ouverture des chantiers, selon une procédure en trois étapes : « prise en considération », mise à l'enquête publique puis approbation par arrêté conjoint du MRU et du ministère de l'Intérieur, après avis du Comité national d'urbanisme. Elaboré par l'urbaniste en chef nommé par le MRU, il requiert aussi l'intervention des ingénieurs et géomètres, en particulier dans les villes où les plans cadastraux sont inexistants ou détruits. Même si les Français attendent majoritairement de l'Etat, devant leurs ruines, la résurrection de l'état ancien, les urbanistes du MRU saisissent l'occasion de la reconstruction pour mettre en œuvre les nouvelles doctrines développées depuis le début du siècle par la Société française des urbanistes.

Zonage séparant le quartier industriel et le quartier résidentiel pour une hygiène et une économie meilleures, création d'artères nouvelles destinées à absorber une circulation urbaine sans cesse plus importante, rectification des voies existantes, redistribution parcellaire permettant une meilleure disposition des constructions et l'aménagement d'espaces libres : tels sont les principes qui doivent rationaliser la ville traditionnelle et s'exercer tout d'abord à l'intérieur du périmètre de reconstruction proposé par l'urbaniste et soumis à l'approbation du MRU. Composé des zones détruites et de quartiers de compensation en périphérie où l'Etat se substitue aux droits et obligations des communes et prend à sa charge l'exécution des travaux, ce périmètre est soumis au plan de remembrement qui reconstitue les propriétés, mais en tendant à transformer en lots réguliers les parcelles enclavées ou mal conformées.

Après l'évaluation du prix des parcelles transférées à l'ASR, selon le procédé des « zones d'égale valeur », et l'établissement du nouveau plan, chaque propriétaire est relogé dans la zone remembrée dont la structure est également plus ou moins bouleversée par les modifications de voirie. La reconstruction proprement dite peut alors débuter, selon un regroupement des travaux par unité de chantiers ou îlot en fonction des programmes de priorité départementale. La hiérarchie mise en place par le MRU attribue à l'architecte en chef, « responsable de l'esthétique de la ville », la définition du caractère général de l'architecture et le contrôle des projets élaborés par les architectes de son équipe, qu'il a la tâche d'orienter et de coordonner : architectes chefs de groupe (ou architecte d'études) responsables des travaux dans un ensemble d'îlots et architectes d'opération chargés d'établir les plans d'exécution en liaison avec les sinistrés. Tous doivent « recevoir le label officiel d'architecte de la reconstruction, accordé par la procédure de l'agrément »[2]. Selon la classification élaborée par l'administration, l'architecte en chef est habilité à exercer sur l'ensemble du territoire national, tandis que les architectes d'étude et d'opération sont autorisés à conduire des chantiers dans plusieurs départements ou au contraire dans un seul pour lequel ils ont reçu l'agrément.

Dans un premier temps, les constructions nouvelles coexistent au milieu des chantiers avec les baraquements

provisoires mis en place pour reloger les sinistrés. Fournis par l'Allemagne et l'Autriche au titre des réparations ainsi que par les Alliés (Etats-Unis, Suisse, Suède ou Finlande), mais surtout produits en grand nombre par les services départementaux qui succèdent au SCP, service des constructions provisoires de Vichy, ils permettent de tester l'utilisation d'éléments normalisés (ossature et panneaux mobiles en bois, blocs préfabriqués pour les murs porteurs) : c'est une des voies qui conduit à la généralisation de la préfabrication dans la construction que le MRU s'attache à promouvoir à partir de 1945, notamment par l'organisation de concours visant au développement des procédés de fabrication industrielle. Faisant suite au stade du prototype – les maisons de la Cité d'expérience de Noisy-le-Sec (1945) – des chantiers d'une certaine importance, édifiés pour le compte du MRU, permettent une organisation rationnelle et rentable : à partir de 1947, le ministère inscrit dans son budget un crédit destiné à financer, dans le domaine de l'habitation individuelle, des chantiers expérimentaux d'une cinquantaine de logements faisant appel à des procédés nouveaux sélectionnés par un bureau spécial.

D'autres programmes concernent la mise au point d'immeubles types d'habitation collective où les appartements doivent répondre à des normes minimum de confort, de surface et de distribution. Dès 1945, par l'ordonnance du 8 septembre, est institué le système des ICE (immeubles collectifs d'Etat) puis ISAI (immeubles sans affectation individuelle), entièrement préfinancés par l'Etat et attribués aux sinistrés en règlement de leurs indemnités de dommages de guerre : un appartement correspondant au montant total ou partiel de leur créance y est réservé aux propriétaires qui acceptent le principe de l'habitat collectif, formule désormais soutenue par les pouvoirs publics comme la mieux adaptée aux exigences de la vie moderne. Petits collectifs groupés par quelques unités sur un terrain de compensation aisément remembrable, les ISAI doivent à la standardisation des éléments constitutifs du gros oeuvre et des aménagement de confort intérieurs la diminution du prix de revient et l'amélioration des délais d'exécution, désormais objectifs prioritaires de tout chantier de construction.

Brigitte Blanc

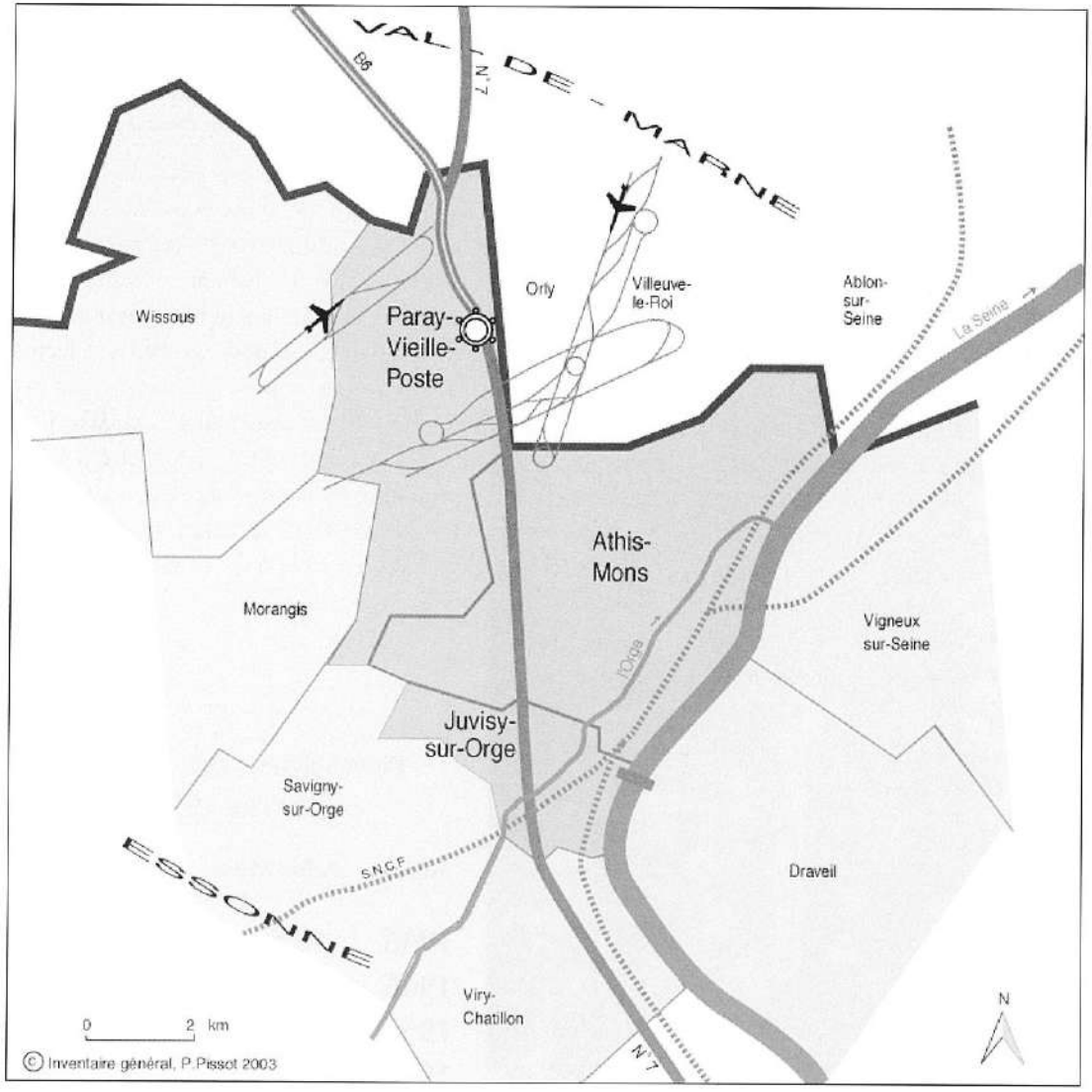
---

1. Danièle Voldman, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954, histoire d'une politique.* L'Harmattan, 1997.

2. *Idem*, p. 254.

Communauté de communes

Les Portes de l'Essonne



Extrait d'une photographie aérienne de l'IGN (1944) montrant les cratères des bombes sur le quartier du Val d'Athis et la partie nord de Juvisy-sur-Orge. Au centre : la rivière de l'Orge et son petit affluent, le Mort-Ru. A gauche : le coteau des Vignes et le lotissement du Château du Parc, à Juvisy-sur-Orge.

POPULATION DES TROIS COMMUNES ENTRE 1936 ET 1999

Années	Athis-Mons	Juvisy-sur-Orge	Paray-Vieille-Poste
1936	10 822	8 100	4 447
1946	8 114	7 813	4 211
1954	14 120	9 313	6 216
1962	23 918	11 564	6 088
1999	30 000	12 003	7 216

Juvisy-sur-Orge

Le remodelage urbain

Repères chronologiques

• *18-19 avril 1944 :* bombardement aérien.

• *11 octobre 1944* : nomination de Paul Ohnenwald, « désigné pour établir le plan de reconstruction de la ville de Juvisy-sur-Orge » par décision du Commissariat à la reconstruction.

• *3 mars 1945 :* arrêté ministériel classant la commune de Juvisy-sur-Orge dans la catégorie des communes sinistrées. « Les dites communes sont tenues de faire établir un projet de reconstruction et d'aménagement » (art. 1). « Tant que les projets visés à l'article précédent ne sont pas approuvés, aucune construction, même d'abris provisoires, ni aucune réparation ne peuvent être effectuées sans autorisation du ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme » (art. 3).

• *30 octobre 1945 :* conférence d'étude au MRU (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) avec examen préparatoire de l'avant-projet de Juvisy-sur-Orge présenté par P. Ohnenwald.

• 18 janvier 1946 : première présentation des grandes lignes du plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) de Juvisy-sur-Orge devant la Commission d'information pour l'étude des plans d'aménagement des communes sinistrées.

• *11 mars 1946 :* avis favorable du Conseil municipal de Juvisy-sur-Orge

• *20 mars 1946 :* signature d'un contrat entre la Direction de l'urbanisme, de l'habitation et de la construction et M. Poussin, géomètre expert, concernant l'éxécution d'un plan parcellaire au 1/2000 de la commune de Juvisy-sur-Orge, préalable au remembrement.

• *28 mars 1946 :* prise en considération du PRA de Juvisy-sur-Orge, après présentation à la section permanente de la reconstruction du Comité d'aménagement de la région parisienne.

• *10 mai 1946 :* présentation au comité technique des PRA : avis favorable à la déclaration d'utilité publique et d'urgence des opérations prévues dans le quartier de compensation de l'avenue Albert-Sarraut et de Juvisy-Cottages.

• *6 août 1946 :* arrêté portant prise en considération et déclaration d'utilité publique et d'urgence du PRA de Juvisy-sur-Orge.

• *2 juin 1947 :* arrêté préfectoral autorisant la création de l'Association syndicale pour le remembrement de Juvisy-sur-Orge et définissant le périmètre syndical concerné.

• *20 juin 1947 :* approbation par le Comité technique.

• *8 mai 1948 :* constitution de l'Association syndicale de reconstruction de la commune de Juvisy-sur-Orge.

• *8 juin 1949 :* arrêté préfectoral approuvant le plan de reconstruction et d'aménagement de Juvisy-sur-Orge.

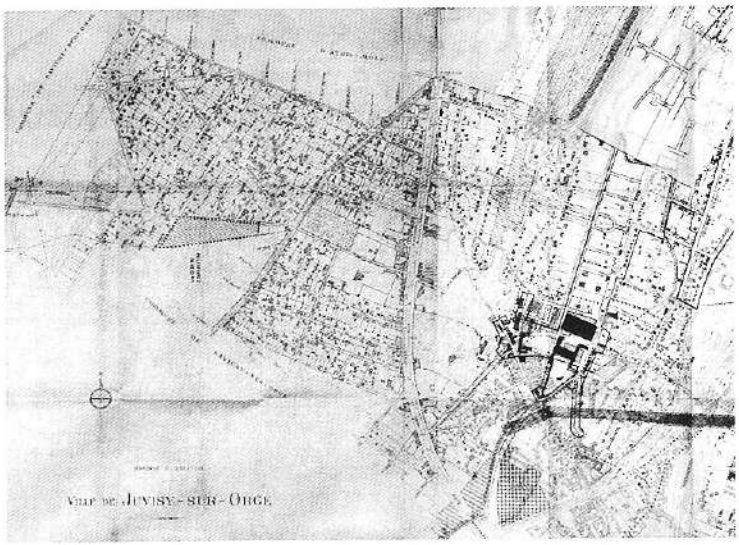
• *5 août 1949 :* extension du périmètre syndical de l'Association syndicale de reconstruction.

• *7 décembre 1956 :* dissolution de l'Association syndicale de remembrement (clôture des dossiers de remembrement par îlots dès 1952).

• *28 juin 1957 :* révision du PRA de Juvisy-sur-Orge.

• *7 novembre 1961 :* dissolution de l'Association syndicale de reconstruction de la commune de Juvisy-sur-Orge.

Le site sur lequel s'est développée la commune de Juvisy-sur-Orge offre la particularité de présenter trois types d'implantation. Etablie entre Seine et plateau, la commune occupe ainsi une plaine alluviale en bord de fleuve, irriguée par un affluent, l'Orge ; puis les constructions ont conquis les pentes d'un coteau formant terrasse, jadis réservé aux parcs et jardins ; enfin, s'étend à l'ouest le plateau beauceron que Juvisy partage avec bien des communes. La lente expansion du bourg s'est faite à partir de la plaine en remontant le coteau, puis en couvrant le plateau de lotissements durant l'entre-deux-guerres. L'origine du bourg est indissolublement liée au franchissement de l'Orge par une voie très ancienne reliant Paris à Corbeil, Melun, Fontainebleau puis Lyon. Plus tard, l'installation d'un nœud ferroviaire complexe, puis d'un port fluvial industriel, achèvera de faire de Juvisy-sur-Orge un site stratégique de passage et d'échange dont l'enjeu national lui vaudra d'être bombardé par les alliés à la veille du débarquement de Normandie. Effectués d'une certaine altitude, ces bombardements nocturnes, loin de se concentrer sur leur objectif (le triage ferroviaire) causèrent d'importantes destructions réparties sur l'ensemble de la commune.

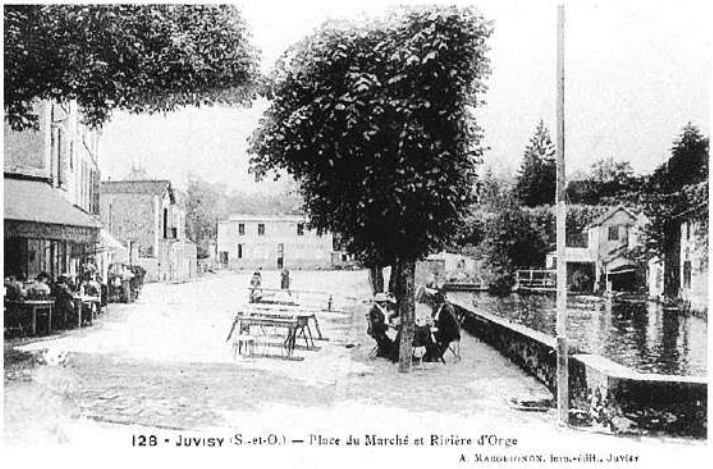


Le plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) de Juvisy-sur-Orge (A.D. Essonne).

Un remodelage urbain planifié

Le plan de reconstruction et d'aménagement de l'architecte-urbaniste Paul Ohnenwald s'efforce de valoriser les traits marquants du site tout en offrant une répartition spatiale des diverses activités locales. Dès 1946, le projet propose d'améliorer la circulation par la «création d'une voie principale reliant la Seine à la route nationale», suivant le tracé de l'actuelle rue Pivert, de la place du Maréchal-Leclerc et de l'avenue d'Estienne-d'Orves. Une fois les voies passées, le projet prolongeait l'actuel pont ferroviaire par l'ouverture d'une rue nouvelle, entre la rue Montessuy et le quai Gambetta, pour déboucher sur un nouveau pont lancé sur la Seine en remplacement du précédent, sinistré. Paradoxalement, ce volet du plan, toujours placé en tête du projet, fut sans doute le seul à ne pas avoir abouti, même si la relation entre la RN7 et la rue Pivert a été aménagée et si le pont sur la Seine a été (tardivement) reconstruit. Mais la commune de Juvisy a su éviter un percement routier qui, par la place excessive accordée au trafic automobile au cœur de la cité, eût, en éventrant le centre-ville, vidé ce lieu de toute signification alors que le projet visait, au contraire, à lui forger une identité renforcée.

En revanche, l'amélioration de l'accès au cœur de la ville fut menée à son terme, parallèlement au remaniement du centre-ville. Ce dernier connaissait avant-guerre une double polarité, partagée entre une Grande-Rue – qui n'était autre que l'ancien pavé royal franchissant l'Orge, détourné au XVIIIe siècle – et un pôle édilitaire rassemblant mairie, écoles, commissariat, bains-douches, salle des fêtes, dispensaire, marché, église, cimetière, à l'ombre de l'ancien château racheté, avec son parc, par la commune à l'aube du



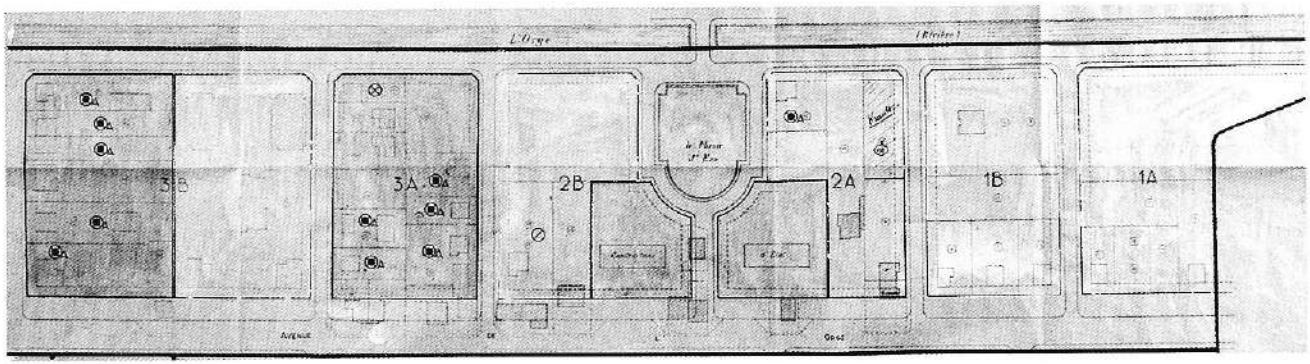
La vieille place dite du Marché, l'Orge et l'ancien moulin vus du pont de la Grande-Rue enjambant la rivière au début du XX siècle. Carte postale (A.D. Essonne).

Le parking, construit sur l'ancienne place du Marché et sur l'Orge désormais couverte, vu de l'intersection réaménagée.

XXe siècle. Cette concentration d'équipements publics eut particulièrement à souffrir de l'imprécision des bombardements aériens en sorte que l'amas de ruines qui en résulta offrit à l'urbaniste champ libre pour la conception d'un nouveau centre urbain : autour d'une place – d'abord réservée aux projets ministériels, puis finalement laissée vacante – s'aligneraient les divers équipements publics, redistribués aux côtés d'une poste, d'un dispensaire et d'une église épargnés. Tandis que les élus repliaient leurs bureaux et salons dans le château des Belles Fontaines acquis avant-guerre, la place centrale, dominée par sa nouvelle « maison du peuple » et irriguée par un réseau de voies redessinées, bénéficiait d'attentions particulières visant la disposition des façades, la volumétrie des bâtiments, le traitement du gros œuvre et des détails constructifs, tranchant par l'échelle avec celle des quartiers d'habitation environnants. La couverture de l'Orge et le tassement sur place des gravats permirent l'établissement d'un vaste plan continu, depuis l'ancien bief du moulin jusqu'à la grande place, fusionnant en un seul espace les anciens pôles d'attraction publics.

En proposant un plan de reconstruction et d'aménagement communal organisé à partir d'une place centrale, l'urbaniste P. Ohnenwald se révèle ici un disciple appliqué des principes urbanistiques largement diffusés entre les deux guerres par l'enseignement des études urbaines (Institut d'urbanisme de Paris), relayé par des expositions telles que celle de 1937 et son « village français », et qui inspirent alors encore largement l'Etat reconstructeur, même si la Libération est l'occasion d'un débat qui prendra plus tard sa véritable dimension. En proposant un remaniement autoritaire et contrôlé des parcellaires et une répartition fonctionnelle de l'espace urbain, il met en application la doctrine officielle en la matière.

Le plan prévoit ainsi une redéfinition de la voierie – de son dessin et de son débit – dont la conception s'inspire largement d'un mode de vie « moderne » obéissant à des impératifs hygiéniques – un réseau large assurant aération et ensoleillement aux habitations – et techniques, la ville

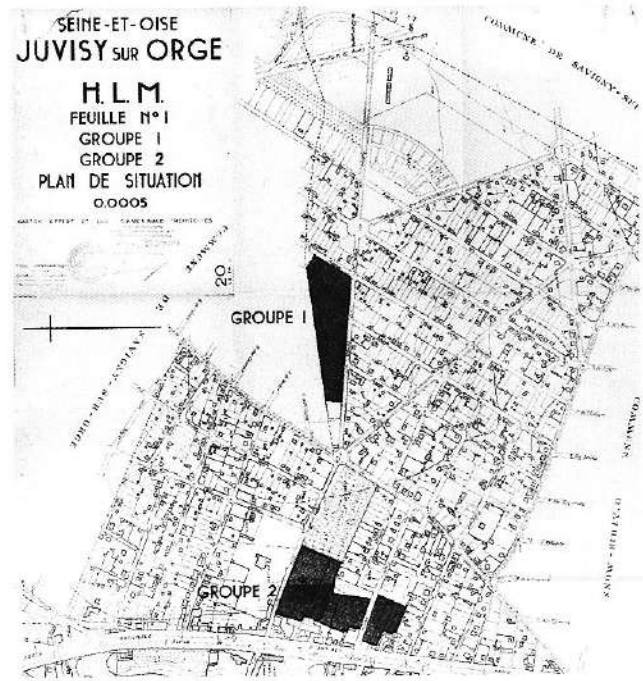


Le projet de remodelage par îlots du bas du parc du château loti au début du XXe siècle avec, au centre, la restitution du miroir d'eau (A.D. Essonne).

devant désormais faire une place plus importante à la circulation automobile. Il propose aussi de créer de nouveaux espaces verts tels qu'une promenade plantée le long des berges de l'Orge – dans la partie de son cours laissée découverte –, contribuant également à une restitution limitée du parc du château par une libération (partielle) des abords de l'ancien miroir d'eau, loti au début du XXe siècle.

Dans la logique du « zoning » préconisé avant-guerre, le plan prévoit de contenir l'activité industrielle de Juvisy entre Seine et triage, aux confins d'Athis-Mons, tolérant une activité artisanale plus au sud. Car il souhaite, au contraire, développer les secteurs sains tels que les berges les plus méridionales pour y favoriser la pratique de loisirs aquatiques et nautiques, présents à la Belle Epoque autour d'auberges et de clubs, mais repoussés sur l'autre rive par une industrie envahissante ; il réserve aux équipements sportifs encore manquants (stade, gymnase, etc.) des terrains proches du pont des Belles Fontaines. Si l'occupation industrielle des bords de Seine est aujourd'hui en régression, l'aménagement des berges en secteur de loisirs reste encore en projet, tandis que l'espace réservé aux équipements sportifs a dû céder à la demande croissante de logement social.

Le reste de la commune, à vocation résidentielle, est partagé entre quartiers d'immeubles (zone dite « d'habita-



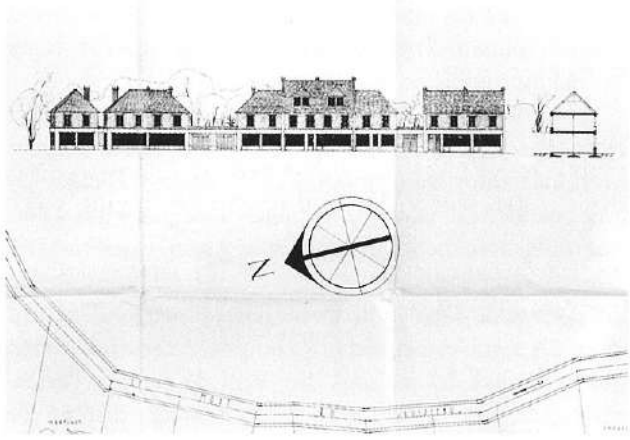
Plan de situation des îlots réservés aux HLM sur le plateau (A.D. Essonne).

tions collectives en ordre continu » selon la terminologie de l'époque) et quartiers pavillonaires (ou zone dite « d'habitations individuelles en ordre discontinu »). La première zone correspond au centre, délimité par les rues d'Estienne-d'Orves, du Docteur-Vinot, de Montessuy et la Grande-Rue ; la seconde concerne les quartiers périphériques des avenues du Général-de-Gaulle, Victor-Hugo et Raspail, jusqu'au plateau (rues des Violettes et des Rosiers). Pour reloger un volant de population locataire, victime des bombardements et souhaitant être relogée sur Juvisy – que le plan excluait de ses indemnités destinées aux propriétaires sinistrés –, le projet devait prévoir au moins une zone dite de compensation ; P. Ohnenwald en réserve deux, sur le plateau : l'une rue des Ecoles, l'autre à l'angle des avenues Albert-Sarraut et de Juvisy-Cottage. Toutes deux seront effectivement loties lorsque la fusion des administrations de la reconstruction et du logement social aura attribué ces missions de relogement à des organismes HLM ; pour soulager la crise du logement des années cinquante, le secteur réservé aux équipements sportifs se trouvera sacrifié sur l'autel du logement social, fournissant ainsi une zone de compensation supplémentaire.

Cette division de l'espace communal par zone d'activité, déjà présente dans le projet de « Cité industrielle » de Tony Garnier dès 1901 et préconisée par nombre d'urbanistes de l'entre-deux-guerres (Henri Prost, par exemple), offrait de multiples avantages, dont celui de séparer les habitants des secteurs industriels polluants. Mais, en ces temps où la reconstruction du pays était devenue une priorité nationale, financée et encadrée par les services de l'Etat, une telle distinction permettait aussi d'édicter des règles de construction plus étroitement adaptées aux zones concernées : le PRA peut, à cet égard, être considéré comme le premier véritable règlement d'urbanisme de Juvisy. S'appuyant sur de multiples documents graphiques aux couleurs codifiées, le PRA définit ainsi un périmètre de reconstruction principal correspondant au centre-ville et au quartier de l'avenue du Général-de-Gaulle (alors avenue de l'Orge) particulièrement sinistrés, auxquels s'ajoutent plusieurs îlots (rue de Montessuy, rue Wurtz, avenue Raspail, avenue des Violettes, rue des Rosiers) moins touchés.

Le PRA détermine ainsi le profil architectural des zones résidentielles concernées : le quartier d'immeubles collectifs du centre-ville (titre 1, chapitre 1) doit être bâti d'immeubles mitoyens, alignés sur la voie publique, et présenter des bâtiments d'une profondeur de vingt mètres au plus. Un gabarit, dessiné au droit de la façade, détermine la hauteur des constructions qui, dans tous les cas, ne doivent jamais dépasser douze mètres de hauteur ni comporter plus de quatre étages habitables, aucune dérogation n'étant tolérée quant au traitement des combles qui ne sauraient servir de logement. Les espaces libres (cours ou jardins), rejetés à l'arrière du bâtiment, peuvent accueillir une extension de l'immeuble, à condition toutefois de ménager un espace en bordure de parcelle.

Les quartiers pavillonnaires se composent uniquement d'habitations individuelles d'où toute activité industrielle



Gabarit des maisons à reconstruire rue Victor-Hugo, dans le tronçon donnant sur la place (A.D. Essonne).

Vue perspective des maisons reconstruites rue Victor-Hugo, donnant sur la place.

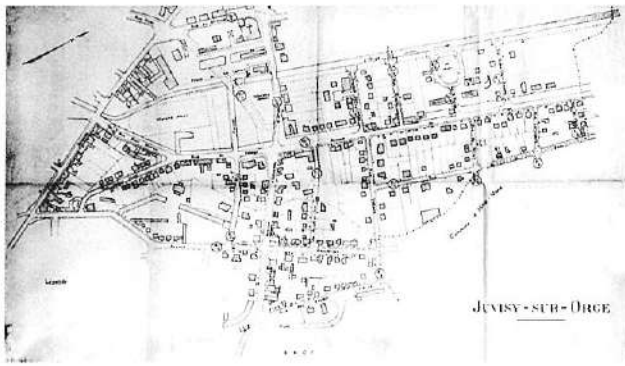
est exclue ; des dérogations peuvent cependant être accordées à de petites entreprises artisanales ou commerciales, sous réserve de leur dimension et des risques de nuisance qu'elles sont susceptibles de comporter. Les constructions de ces quartiers doivent offrir un alignement discontinu, règle valant également pour les quelques petits immeubles autorisés dans ces secteurs ; des dérogations exceptionnelles peuvent toutefois être accordées à la demande (dans le cas des maisons jumelles, notamment).

Sont fixés par le PRA (titre 1, chapitre 3) la répartition entre espace bâti et espace libre sur la parcelle, la hauteur maximale autorisée (8 mètres) et le nombre d'étages (3) avec possibilité d'habiter les combles ; les espaces libres doivent obligatoirement être plantés de gazon, haies vives ou arbres. Comme les voies publiques, la voierie privée obéit à des normes de circulation devant livrer passage à deux files de voitures, stationnement non compris. A cette fin, et bien que la plupart des maisons disposent de garages, l'artère principale (avenue du Général-de-Gaulle) dispose de contre-allées dotées de places de stationnement. D'autres précisions concernent les clôtures, les saillies et retraits de toutes sortes, les cages d'escalier et les souches de cheminée. Contrairement à ce qu'on peut constater ici ou là à Athis-Mons, force est de reconnaître aujourd'hui avec quel soin ces consignes ont été minutieusement suivies à Juvisy. Rien d'étonnant à cela quand on sait que ces règles, édictées par l'architecte en chef, Léo Mendelssohn, pour la zone principale à reconstruire, ont été relayées, détaillées et appliquées au niveau de chaque îlot, érigé en maillon relais d'une reconstruction encadrée.

L'îlot, nouvel outil d'un aménagement cohérent

La zone principale de reconstruction comporte ainsi dix-huit îlots quadrillant les secteurs à vocation résidentielle, auxquels il faut ajouter les espaces verts, les espaces publics ainsi que les secteurs réservés aux équipements publics et aux établissements à caractère industriel, commercial et artisanal. Les îlots dessinés par l'urbaniste, chef du projet, se déterminent ainsi :

- 1 : avenue du Général-de-Gaulle/impasse Ampère
- 2 : avenue du Général-de-Gaulle/rue Branly
- 3 : avenue du Général-de-Gaulle/rue Branly/avenue d'Estienne-d'Orves
- 4 : angle rue Pivert/rue Camille-Flammarion
- 5 : angle rue Camille-Flammarion/rue du Docteur-Vinot
- 6-7 : avenue d'Estienne-d'Orves (Grand-Place)
- 8 : avenue d'Estienne-d'Orves/avenue Victor-Hugo/rue Carnot
- 9 : angle Grande-Rue/rue Pivert
- 10 : angle Grande-Rue/rivière de l'Orge
- 11 : angle avenue Victor-Hugo/rue Paul-Marais
- 12 : avenue Victor-Hugo/rue Carnot
- 13-14 : rue Montessuy
- 15 : avenue Voltaire/avenue du Général-de-Gaulle/rue de la Paix

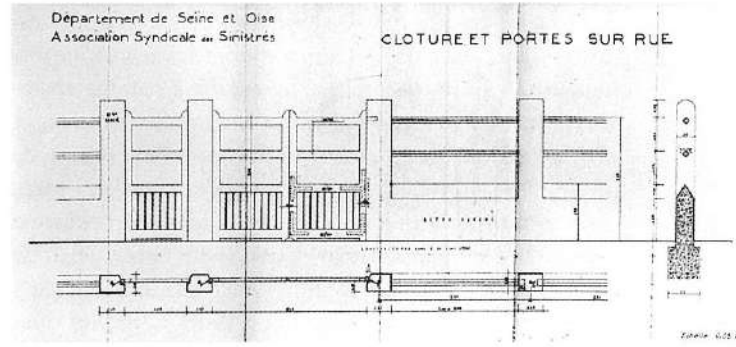


Plan de la zone centrale de Juvisy à reconstruire en priorité, regroupant les différents îlots (A.D. Essonne).

- 16 : avenue Voltaire/avenue du Général-de-Gaulle
- 17 : avenue du Général-de-Gaulle/avenue du Miroir/ rue Corvisart
- Z : rue des Violettes ; avenue des Rosiers (actuelle avenue Gaston-Bocquillon).

Confronté aux exigences contradictoires de l'urgence d'une reconstruction massive, suivant une doctrine urbanistique officielle et dans le respect d'une propriété privée multiple, le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme instaura des procédures capables de répondre par une démarche cohérente à toutes les situations locales. Si l'urbaniste, chef du projet, et l'architecte en chef se revélèrent des relais efficaces de la doctrine officielle face aux communes et aux sinistrés, l'application de cette pensée aux dommages de guerre ne put se faire que par le regroupement des sinistrés au sein d'associations représentatives et par le regroupement des parcelles remembrées au sein d'îlots, traités comme autant de terrains d'application des principes contenus dans le projet communal. A ce niveau, l'architecte en chef bénéficia de l'assistance d'architectes chefs de groupe ayant chacun la responsabilité de la reconstruction d'un îlot, chargés de transmettre et de préciser les consignes du PRA aux architectes privés, recrutés librement par les sinistrés. Leur intervention, toujours mentionnée sur les documents qu'ils contrôlent, consiste à coordonner l'avancement des chantiers en fonction de la participation des différents corps de métier, à prévoir les équipements techniques d'un quartier (égouts, conduites diverses), à proposer des modèles de clôtures assurant une cohérence à chaque îlot, à esquisser des lignes de faîte dessinant un paysage urbain.

Le cas de la rue Victor-Hugo est ainsi exemplaire : si le tronçon compris entre la rue de la République et la rue Paul-Marais aligne des maisons non mitoyennes offrant une certaine diversité formelle, la continuité et l'homogénéité du tronçon donnant sur la place révèle le travail d'harmonisation d'un chef de groupe auprès de praticiens issus d'horizons différents. C'est à l'œuvre méconnue de ces architectes chefs de groupe que l'on doit cette agréable impression d'homogénéité que dégagent les quartiers reconstruits ; paradoxalement, la contrainte souplement exercée par ces hommes de l'art produisit d'heureux ensembles que caractérisent des volumes homogènes, des alignements réguliers, des matériaux cohérents, organisés au sein d'espaces aérés desservis par une voierie proportionnée. D'ailleurs, la



Modèles de clôture et de portes proposés par l'architecte chef de groupe aux architectes bâtisseurs, tels qu'on les retrouve dans le quartier de l'Orge.

contrainte – toute relative – exercée par ces hommes d'équipe (parmi lesquels A. Becchu, Georges Dumont, Léo Mendelssohn), condition d'un paysage urbain réussi, fut d'autant mieux supportée par les architectes d'opération – véritables bâtisseurs choisis par les sinistrés – qu'ils apparaissent ici comme chefs de groupe, et là comme bâtisseurs, donnant à l'ensemble de la zone résidentielle cette heureuse familiarité.

La tranquille modernité d'un urbanisme à visage humain

Un demi-siècle après le sinistre, le renouvellement des générations chasse les derniers témoins du désastre. Le souvenir de l'épopée de la reconstruction de Juvisy se transmet dans la mémoire collective locale. Et l'œuvre bâtie, qui poursuit sa vie, inspire plusieurs réflexions. A consulter l'impressionnante documentation conservée, le premier constat concerne le caractère administratif et autoritaire de l'opération dans un domaine – la construction privée – qui n'avait jusqu'alors connu pareille intrusion, malgré les quelques incitations modestes menées par les gouvernements de l'entre-deux-guerres (lois de 1919-1924 sur l'extension, l'aménagement et l'embellissement des villes ; loi Loucheur, 1928, etc.). Sans doute la montée en puissance d'un interventionnisme étatique dans la vie collective – qui affecte la vie des Etats démocratiques, comme celle des régimes totalitaires entre les années vingt jusqu'aux années cinquante – avait-elle préparé les esprits à pareille entreprise ; sans doute aussi, l'ampleur inédite des sinistres et l'ultime recours à la puissance publique (déjà pratiquée après 1918) favorisèrent-ils l'émergence et la mise en place d'une administration étatique autoritaire, assez conforme au volontarisme planificateur ; sans doute enfin, l'élan de reconstruction et de solidarité nationale qui secoua le pays au lendemain de la Libération dut-il aider toutes les catégories de population – sinistrés compris – à communier dans un projet de cité moderne, fût-ce en renonçant à une part de liberté individuelle. En tout cas, l'imposant volume d'archives encore accessibles, concernant l'évaluation des sinistres, le remembrement autoritaire des parcelles, l'indemnisation des propriétaires et la reconstruction des biens selon des normes imposées, témoigne concrètement de l'irruption brutale de l'administration publique dans la vie privée, à laquelle, il est vrai, l'Etat avait préalablement préparé les Français en tentant d'administrer et de reconstruire un pays occupé par l'ennemi.

On peut, sur ce point, d'autant moins parler de véritable rupture que le personnel en place à la Libération se caractérise par sa continuité. En matière de réflexion urbaine, les étudiants formés durant l'entre-deux-guerres par l'Institut d'urbanisme de Paris constituèrent – pour la plupart d'entre eux – les cadres des services de la reconstruction du régime de Vichy ; et l'administration du MRU – à de rares exceptions près – recourut au personnel en place. Comment, dès lors, s'étonner du schéma urbain proposé par Paul Ohnenwald, un ancien élève de l'Institut d'urbanisme de Paris, pour le centre de Juvisy, à l'image de celui proposé par ses condisciples pour d'autres cités ? L'idée d'articuler le cœur de la cité autour d'une place – carrée de préférence – relève du lieu commun des études urbaines de l'entre-deux-guerres, nourries de l'exemple des places d'armes des villes militaires des frontières du Nord ou des bastides du Sud-Ouest. Ce schéma, qui se réfère à des cultures régionales et se réclame de travaux monarchiques somptuaires (place Royale, place de la Concorde) diffuse, sans doute, un modèle urbain assez prestigieux pour, au mépris des formes traditionnelles des bourgs d'Ile-de-France et des rapports d'échelle, séduire un jury nourri aux mêmes sources et se trouver plaqué à Juvisy non sans un certain artifice.

Pour autant, le plan de reconstruction et d'aménagement de Juvisy ne saurait se résumer à la création d'une place centrale ; et les ressorts de l'agrément d'un cadre urbain aujourd'hui évident doivent être recherchés dans ce

Vue perspective de l'avenue du Général-de-Gaulle (ancienne avenue de l'Orge) prise en direction du centre de Juvisy.

qu'il faut bien appeler une modernité raisonnable. Car il fut raisonnable, en effet, de respecter et de mettre en valeur le site étagé de Juvisy dont la reconstruction ombragée de verdure épouse les reliefs d'une terrasse des bords de Seine ; la réalisation, ailleurs, de cités brutalement restructurées en barres et en tours donne à penser que le parti retenu à Juvisy eût pu être tout autre. Il fut, également, raisonnable de profiter d'un remembrement parcellaire pour faire accéder ces anciens lotissements – parfois un peu étriqués – à un certain confort moderne dont l'élargissement des voies, la place faite à la circulation (et au stationnement) automobile, l'omniprésence d'une végétation d'agrément, le respect d'une trame urbaine héritée d'un grand parc classique constituent les signes les plus tangibles, au-delà des aménagements internes des constructions.

Cette reconstruction à visage humain s'impose ainsi par une certaine densité, jamais surchargée, par une différenciation bienvenue des quartiers (la Grande-Rue, l'entre-voies, les bords de Seine, le coteau, le plateau) dont l'identité se révèle immédiatement saisissable, par un cadre urbain au service d'une vie « moderne » où un certain standard américain (importance de la voiture individuelle, des espaces verts, de l'hygiène, des arts ménagers, etc.) a dû composer avec un certain esprit de clocher. Et si les zones dites de compensation ont vu poindre à Juvisy les premiers ensembles immobiliers, leur nombre limité, leur gabarit modéré et leur insertion dans un tissu ouvert ne véhiculent nullement l'image d'une banlieue sauvage. Au contraire, la reconstruction n'a guère modifié la densité urbaine, même si elle a souligné les contrastes de la ville nés de situations et d'affectations différentes ; en redessinant les contours et les parcours de la cité, elle a amélioré les échanges entre les divers secteurs et fluidifié leurs relations. L'épopée de la Reconstruction a ainsi sculpté un nouveau visage à un vieux bourg d'Ile-de-France dont la tranquille modernité est, de jour en jour, peaufinée par des élus attentifs à parachever cette belle leçon d'histoire urbaine.

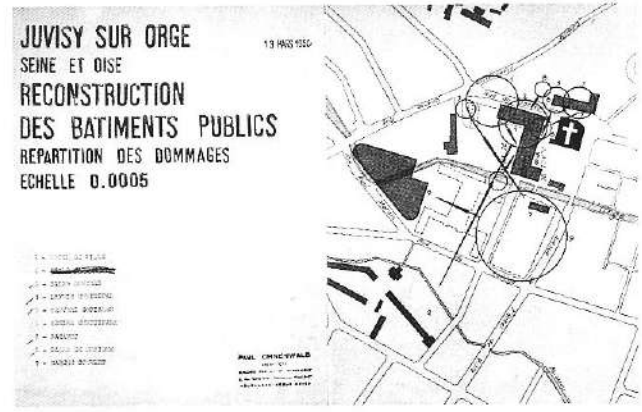
Architecture et Reconstruction

L'ampleur des destructions causées par les bombardements et la diversité des bâtiments appelant une restauration imposèrent à l'administration d'établir des catégories destinées à sérier les besoins et à classer les urgences. En une seule nuit, la commune de Juvisy voyait réduits en poussière d'importants équipements publics (un pont sur la Seine, une gare de triage), de multiples établissements industriels, commerciaux et artisanaux, la majorité des édifices communaux ainsi qu'une bonne part des logements de ses habitants.

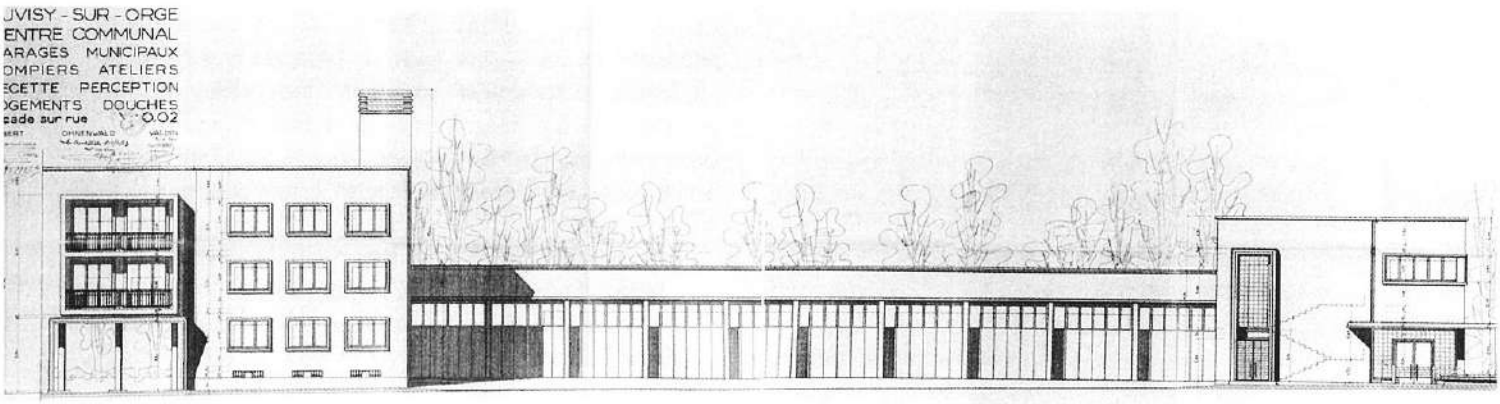
Si, dans le cadre de la reconstruction du pays, la restauration des infrastructures (ponts, gares, ports, triages, etc.) fut déclarée prioritaire, leur remise en état se borna souvent à des réparations de fortune destinées à faire redémarrer au plus vite l'économie nationale, en remettant à des jours meilleurs une reconstruction véritable : le pont de Juvisy qui supporta une consolidation provisoire près d'un quart de siècle (avant son remplacement vers 1970) illustre assez cette forme d'installation dans un provisoire durable qui a longtemps tenu lieu de reconstruction. De même, la plupart des édifices industriels, commerciaux et artisanaux, classés prioritaires, furent rapidement rebâtis. Mais leur réfection, limitée aux organes vitaux et réalisée à l'économie, n'offre pas matière à une analyse architecturale, tant ces reconstructions renoncèrent à toute ambition. En sorte que je réserverai l'étude de l'architecture issue des chantiers de la reconstruction de Juvisy aux seuls domaines de l'architecture édilitaire et de l'habitation, publique et privée.

L'architecture édilitaire

Les édifices publics avaient été touchés à des degrés divers. En sorte que certains ne firent l'objet que de chantiers de réparation, bientôt achevés, comme ce fut le cas du groupe scolaire Ferdinand-Buisson. Mais la plupart, entièrement détruits, firent l'objet d'une procédure de transfert de créance dans le cadre du réaménagement du centre-ville. Le bombardement du château-mairie fut l'occasion pour la municipalité de rassembler ses créances pour opérer une vaste redistribution des services publics. A l'avenir, deux sites distincts accueilleront deux centres communaux regroupant des services selon une cohérence repensée. Un centre communal, installé rue du Docteur-Vinot, à l'emplacement de l'ancien cimetière, comporte des bains-douches, des garages municipaux, une caserne de pompiers, des logements de fonction, une perception et des bureaux ; plus loin, sur un terrain libéré par le départ du collège Saint-Charles, un autre ensemble communal regroupera un centre social, administratif et culturel ainsi qu'un marché.



Plan schématique de répartition des indemnités de dommages de guerre, provenant de la destruction du marché et du château-mairie, destinées au centre administratif de la rue du Docteur-Vinot et à la salle des fêtes-marché (A.D. Essonne).



Elévations sur la rue du Docteur-Vinot des bâtiments du centre administratif communal. A gauche, notamment la caserne de pompiers ; à droite, le théâtre de l'Eclipse et la perception (A.D. Essonne).

Autant le centre communal, adossé au coteau, constituera un ensemble architectural intégré au paysage urbain, alignant ses divers éléments sur l'étroite rue du Docteur-Vinot, autant le nouveau centre socio-culturel et sa halle ont été voulus comme un élément structurant de la nouvelle place, en concurrence ouverte avec l'église paroissiale épargnée.

Le centre communal de la rue du Docteur-Vinot, conçu et réalisé en 1951-1952 par les architectes Louis Aubert, Paul Ohnenwald et Eugène Valdin – tous trois agréés par la commune de Juvisy pour la reconstruction de ses édifices publics –, bénéficie d'une situation centrale, en bordure de l'un des plus anciens axes du bourg, au pied du coteau ; il offre un parti rationnel, alignant plusieurs corps de bâtiments d'accès commode, dont la répartition fonctionnelle se révèle aussi simple que pratique : les bureaux de la perception dominent les bains-douches placés en soubassement et disposant d'accès distincts ; les ateliers municipaux partagent une cour en fond de parcelle avec les garages des pompiers qui apprécient de pouvoir y effectuer des manœuvres à leur aise. L'apparente simplicité du programme s'accommode fort bien d'une discrète mise en œuvre de formes modernes dont les partisans apprécieront les toits terrasses, le jeu des baies horizontales ou les pilotis (du bâtiment de logements), combinés à l'emploi de matériaux tels que béton armé, les parpaings et les briques de verre.

Bien des traits récurrents du répertoire formel des années cinquante se trouvent ici déployés : travées saillantes, baies traversantes verticales, auvents et balcons de béton, fenêtres sur l'angle, encadrements de baies préfabriqués contribuent à ce que l'on a pu appeler le « style reconstruction », malgré toutes les réserves qu'appelle semblable expression. Car il s'agit ici d'une modernité tempérée par quelques localismes – telle la meulière de parement – qui contribuent à apprivoiser des formes trop exotiques, alors que, hors perspective villageoise, les façades postérieures affichent la brutale modernité du béton.

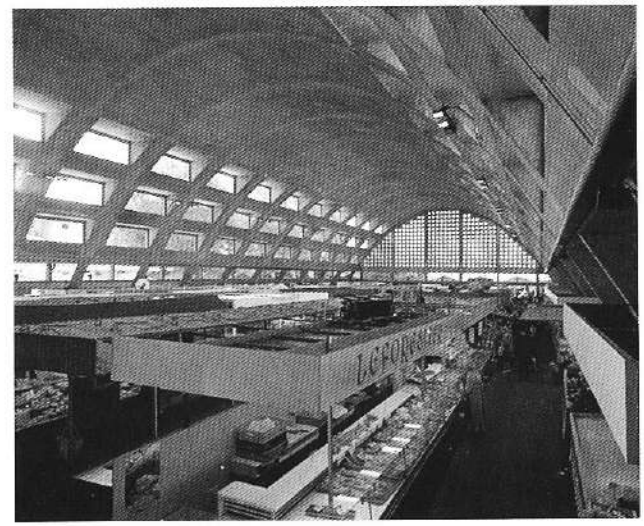
La construction du centre socio-culturel et du marché résulte d'un concours de circonstances qui ont, en partie, déterminé sa conception. A la destruction du château de Juvisy, acquis par la ville en 1901 pour y loger de multiples services, s'ajouta celle du marché public élevé durant les

Façade de la salle des fêtes sur la place Centrale.

années trente sur son esplanade. Or les terrains de l'un et de l'autre se trouvèrent annexés par le PRA (plan de reconstruction et d'aménagement) comme autant d'espaces publics et ménagés pour dégager une place centrale. Dès lors, la ville devait trouver un autre emplacement (en application de la loi du 28 octobre 1946 sur les transferts d'indemnités). Le départ du collège Saint-Charles, détruit en totalité, vers une commune voisine, libéra opportunément un terrain bordant la future place. Comme, d'autre part, la municipalité avait décidé de transférer l'administration municipale et ses salons de réception dans le château des Belles Fontaines, acquis par la ville dès 1936, la définition du nouvel espace communal s'orienta vers un complexe administratif, social et culturel, sans oublier l'activité marchande rassemblant deux fois par semaine la population juvisienne.

Complexe, l'édifice l'est à plus d'un égard. Sa construction, d'abord, érigée sur les ruines applanies du collège Saint-Charles – dont un vestige subsista pendant des années – nécessita des fondations spéciales car le terrain, véritable champ de ruines bordé par le lit souterrain de l'Orge, manquait de la stabilité nécessaire. Complexe, aussi, la voûte cylindrique ajourée, haute de 13 m 50 à la clef, conçue par les architectes agréés. Complexe, enfin, l'élaboration du parti qui, sur un programme vite défini, vit se succéder deux avant-projets (datés respectivement du 12 novembre 1954, puis du 15 décembre suivant) avant l'adoption définitive du projet, le 17 novembre 1955. Le chantier, en revanche, ne traîna guère puisque la réception des travaux se fit quatre ans plus tard, le 16 octobre 1959.

Plus que la marche du chantier, c'est évidemment le parti architectural qui retient l'attention. La halle, monumentale, se révèle d'emblée l'élément le plus frappant d'un bâtiment composite. Construite dans la décennie d'après-guerre, elle affiche délibérément sa dette envers les grandes halles des années trente, dans le sillage de celle construite à Reims en 1929 par Eugène Freyssinet, le spécialiste des voiles minces de béton ; elle bénéficie manifestement aussi des expérimentations de l'ingénieur-architecte suisse Robert Maillart, dont le pavillon du Ciment (à l'Exposition



Perspective intérieure de la halle.

nationale suisse de Zurich, en 1939) avait fait sensation avec sa voûte parabolique de béton. Mais le bâtiment, que ses architectes ont largement ouvert sur l'extérieur par une voûte ajourée ainsi que par un pignon à claustra – thème cher à l'atelier Perret –, garde une dimension conviviale que les architectes Christophe Potet et Denis Gabbado n'ont guère modifiée lors d'une récente restructuration.

Moins connue et moins publiée, l'aile adjacente abritant le complexe socio-culturel participe d'une même démarche architecturale, qui vise à marquer l'espace public de l'empreinte d'un équipement monumental. Car le centre socio-culturel s'impose, d'abord, comme une tribune moderne et transparente tournée vers la place publique, affirmant le caractère urbain des équipements sociaux et municipaux. La pureté et la simplicité de volumes aux formes nettes relève d'une sorte de classicisme épuré auquel participent de larges façades de verre et le recours à des huisseries métalliques ; la fluidité, la luminosité et l'ampleur d'espaces intérieurs modulables, qui semblent tirer parti des leçons des architectes suédois des années trente (comme la salle de concert de Halsingburg de Sven Markelius, 1932) et des recherches techniques complexes dont la Maison du peuple de Clichy offre l'aboutissement, contribuent à façonner cette forme de classicisme municipal.

Ici, la force du geste architectural se révèle au service d'un projet politique. Car, en transférant les organes du pouvoir municipal au château des Belles Fontaines, la municipalité faisait du nouveau centre communal une sorte de centre civique ; mais sa dimension culturelle l'érige en un temple de la regénération sociale dont l'organisation spatiale décloisonne les fonctions du théâtre, de la tribune, du café, de l'atelier, de l'école, voire de la bourse du travail. Souvent considérées après 1918 comme assez mobilisatrices pour y articuler la reconstruction des cités dévastées, les maisons communes se retrouvent fréquemment au centre des cités nouvelles d'une première reconstruction, dont les auteurs de *Comment reconstruire nos cités détruites* (D.-A.

L'un des deux escaliers menant au foyer de la salle des fêtes.

Le foyer de la salle des fêtes, faisant tribune sur la place Centrale.

Agache, J.-M. Auburtin et E. Redont) ont, dès 1915, fait le pivot de leur projet. Dans le rôle de ces maisons du peuple qui fleurissent entre les deux guerres tant dans les régions reconstruites que dans les banlieues nouvellement aménagées (Belfort, Lyon, Narbonne, Villeurbanne, etc.), le complexe de Juvisy se révèle le maillon politique fort de l'aménagement du nouveau centre, donnant à la fois la limite d'un espace public sous contrôle municipal et la mesure d'une modernité aux références précises. Pour autant, le complexe socio-culturel de Juvisy, qui n'est plus tout à fait une maison du peuple sans être encore une maison de la culture, s'inscrit dans un moment de reconstruction municipale aux perspectives ouvertes, à l'image de sa forme urbaine.

L'architecture domestique

Lorsque l'association syndicale de reconstruction (ASR) de Juvisy prononce son autodissolution le 7 novembre 1961, elle n'a pas à rougir de son bilan : avec l'aide de ses soixante-dix adhérents effectifs, l'ASR a reconstruit soixante-dix-neuf pavillons et mené quasiment à terme la liquidation des indemnités, compte non tenu des propriétaires n'ayant pas souhaité reconstruire sur place ainsi que des immeubles bâtis dans les zones de compensation. C'est assez dire combien les chantiers de reconstruction ont contribué à renouveler le paysage architectural de la commune car, si l'opération s'est surtout concentrée dans le centre-ville (avenue du Général-de-Gaulle, rues Paul-Marais, Victor-Hugo et Carnot), elle a aussi concerné des zones plus marginales (avenues Raspail, de la Cour-de-France, rues Montessuy, des Rosiers, des Violettes). Enfin, la relative rapidité du chantier (1947-1957), en même temps qu'elle marquait durablement les esprits, assurait aux nouveaux bâtiments une certaine homogénéité.

L'ampleur des changements apportés aux maisons reconstruites appelle néanmoins une réserve préalable. Car la notion de « reconstruction à l'identique » se révéla sujette à

Villa familiale, rue Montessuy.

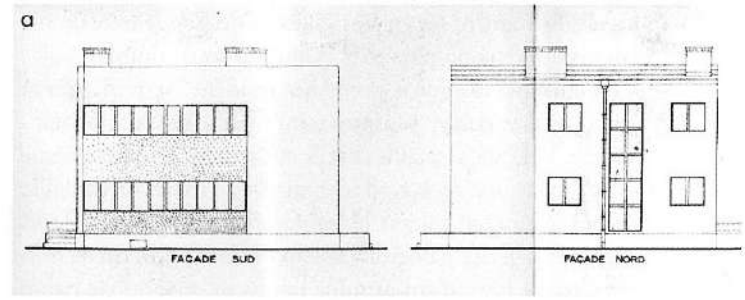
variation. En effet, tous ceux qui n'eurent pas les moyens d'augmenter leur indemnité d'un apport personnel ne se virent offrir qu'une allocation inférieure au prix de reconstruction de leur bien antérieur, l'administration appliquant une décote d'ancienneté. En sorte que les bâtiments reconstruits sans apport présentent un parti modeste, dans le genre des maisonnettes rebâties sur le plateau (rue des Rosiers, avenue Gaston-Bocquillon) que leurs nouveaux propriétaires se sont empressés d'agrandir. En revanche, lorsque le propriétaire sinistré a pu compenser la décote, la reconstruction s'accompagne de dispositions telles que garage, chauffage central, installations sanitaires et hygiéniques dignes du confort moderne.

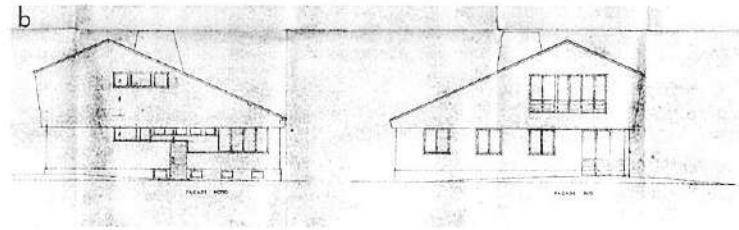
La reconstruction engendra d'autres métamorphoses : la faculté laissée aux propriétaires de transférer leurs créances dans un certain rayon du lieu du sinistre initial permit ainsi à M. Legrand, qui avait perdu sa maison rue Montessuy

ainsi que d'autres biens, de racheter un terrain plus vaste sur lequel il fit bâtir une véritable « villa » familiale autour d'une cour commune, retrouvant à cette occasion une forme d'occupation du sol très caractéristique des villages d'Ile-de-France. Ailleurs, le propriétaire de la villa Lardy, qui détenait deux petits immeubles collectifs, préféra répartir sur son terrain un ensemble de huit maisons, simples et doubles, dont la disposition aérée se conforme à la densité environnante.

Il semble d'ailleurs qu'un certain conformisme ait entaché l'ensemble des œuvres rebâties ; on pourra sans doute y voir l'empreinte des architectes chefs de groupe, soucieux d'assurer à leur îlot une qualité moyenne ; sans doute, la formation commune des architectes agréés – tous issus de l'Ecole des beaux-arts – y contribua grandement. Reste que l'on s'étonne du projet de Lionel Mirabaud pour M. Cadic, dont la modernité contenue a dû laisser place à un second projet plus traditionnel, probablement préféré car plus conforme aux constructions du plateau. La jeunesse de L. Mirabaud, alors en début de carrière (il collaborera plus tard avec Jean Prouvé, puis avec Claude Parent) aura pu bousculer des architectes plus établis qui, comme Louis Aubert (architecte de la ville, expert devant les tribunaux, président d'associations professionnelles diverses) prônaient des formes plus traditionnelles.

L'impression que dégage, en effet, l'ensemble des maisons reconstruites est celle d'une architecture de facture moderne aux formes inspirées du répertoire vernaculaire. On ne saurait, ici, repérer de toit terrasse, tant les couvertures traditionnelles (longs pans ou pavillons) sont majoritaires ; et la meulière en parement domine largement la brique et le béton. D'ailleurs, plan de reconstruction et d'aménagement aidant, la maison particulière obéit à un standard rarement bousculé : au-dessus d'un soubassement abritant régulièrement garage, chaudière, buanderie ou atelier, le pavillon type dresse un rez-de-chaussée surélevé où se tiennent cuisine et pièces de séjour ; les rares étages

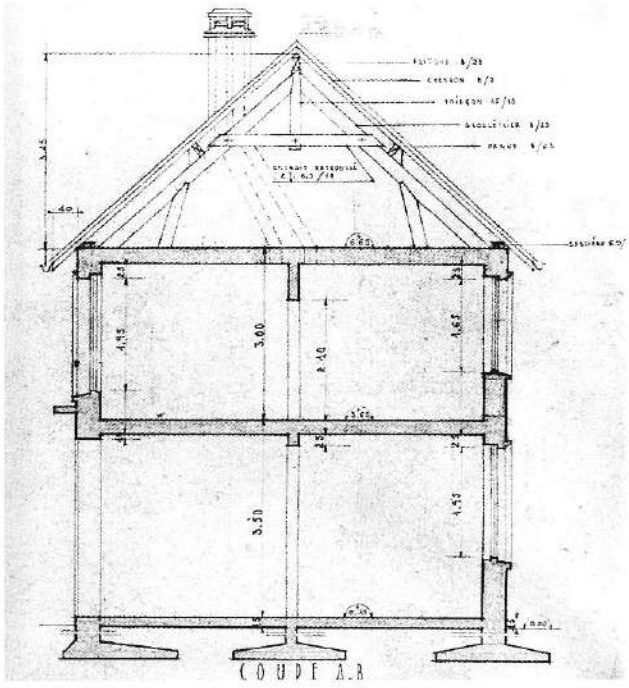




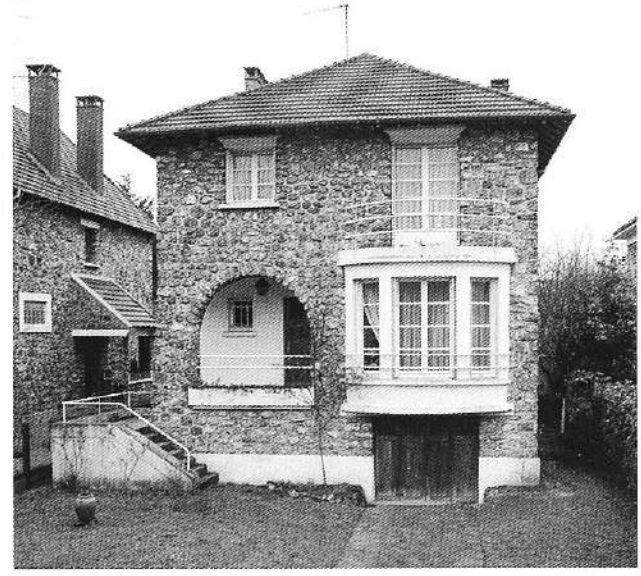
Maison d'Albert Cadic, sur le plateau :
a. Le premier projet, refusé (A.D. Essonne).
b. Le second projet, accepté (A.D. Essonne).
c. Vue actuelle.

carrés distinguent les grosses maisons des modèles courants comptant deux ou plusieurs chambres sous combles.

Pourtant, malgré le poids des modèles, se remarquent ici et là des variantes fournies tantôt par le gros œuvre, tantôt par le décor. Certains détails constructifs laissent même soupçonner une évolution structurelle : ainsi le nez de dalles de béton émerge-t-il parfois en façade ; de même que corniches et pignons de béton laissent deviner une structure armée exigée par un sol instable tandis qu'auvents de béton (voire de béton translucide) et balcons saillants introduisent des jeux de lignes et de formes ici inédits. Loin des villas

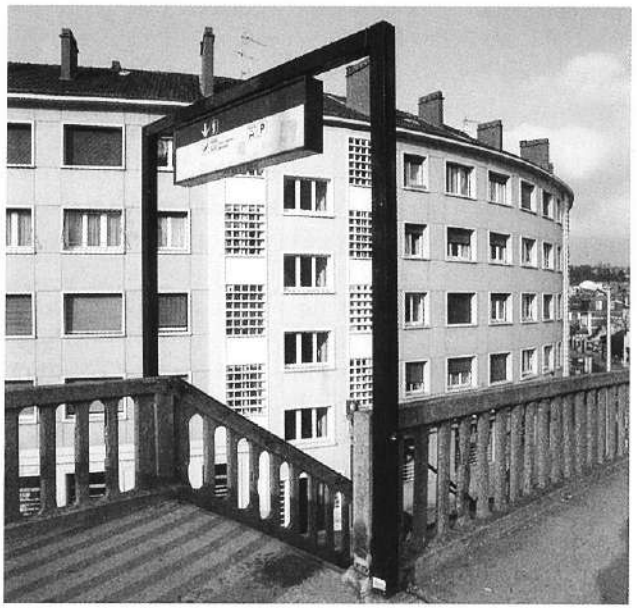


Maison de M. Clémence, 30, avenue Victor-Hugo : coupe transversale du bâtiment révélant une structure armée, chaînée de fond en comble et reposant sur de larges semelles de béton afin de pallier les déficiences d'un sol mal stabilisé (A.D. Essonne).



Maisons « pittoresques » (36 et 40-42, avenue du Général-de-Gaulle), ouvrant sur un porche sous arcade, réminiscence lointaine de modèles néo-basques assimilés au type de la maison d'Ile-de-France.

8, avenue du Général-de-Gaulle : immeuble implanté suivant le retrait imposé par le plan d'urbanisme.



Immeuble à façade incurvée, à l'angle de la rue des Gaulois et de la place de la Gare.

modernes sur pilotis, tout juste remarque-t-on certains régionalismes (arcades basques de l'avenue du Général-de-Gaulle) dont certains éléments se trouvent banalisés depuis longtemps : fenêtres sur l'angle d'origine hollandaise, bow-windows de brique flammande, etc.

Les rares échos des recherches qui agitèrent alors les métiers du bâtiment doivent ici se trouver dans les nombreux encadrements de portes et de fenêtres préfabriqués qui finissent par signer les maisons de la reconstruction. Les quelques immeubles, autorisés dans les quartiers résidentiels parce que de petites dimensions, se révèlent aussi peu novateurs. L'un d'eux (place de la Gare/rue des Gaulois) se distingue par un quadrillage de claustras préfabriqués dont les travées signalent les séchoirs intégrés. Mais leur parfaite insertion dans la trame urbaine du quartier – preuve du travail des architectes chefs de groupe – limitait le risque d'une remise en cause de la morphologie environnante. L'innovation, en matière constructive, viendra des immeubles élevés sur les zones de compensation où, hors emprise de la loi de l'îlot, des architectes associés à des bureaux d'études vont remettre en question un processus constructif traditionnel afin de fournir un maximum de logements dans des délais accélérés, à des coûts limités.

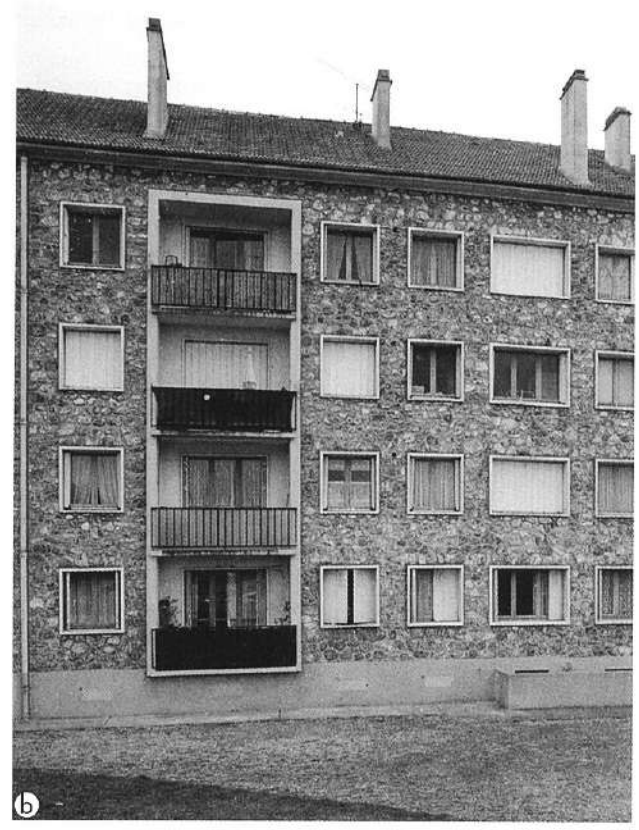
Les immeubles sans affectation immédiate (ISAI) construits sur l'une de ces zones, face au miroir d'eau, constituèrent les premiers chantiers d'expérimentation dans ce sens. La construction de ces immeubles, autorisée par l'ordonance du 8 septembre 1945, fut entreprise, à Juvisy comme partout en France, à l'initiative du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) « pour permettre le logement de la population dont la présence est nécessaire... pour la reconstruction ou la reprise économique ». Si les ISAI servirent à loger les bras nécessaires au redressement, le temps que soit approuvé le PRA de Juvisy, leur création par le MRU visait un objectif plus ambitieux : inciter les entreprises à renouveler et à moderniser leurs

L'un des deux immeubles implantés par le MRU devant le miroir d'eau redessiné.

méthodes grâce à des chantiers plus importants que ceux des maisons individuelles. Pour autant, si leur apport novateur dans la reconstruction des villes sinistrées (Le Havre ou Orléans, par exemple) est incontestable, la modeste réalisation des deux immeubles de l'avenue du Général-de-Gaulle ne semble guère avoir été porteuse d'innovation. Le gros œuvre fut monté de manière habituelle et composé de moellons de meulières locales ; seul le parement de pierre calcaire plaquée, visant à dissimuler la meulière traditionnelle, s'écarte vraiment de l'usage local : mais est-ce bien une innovation ? Ces modestes réalisations juvisiennes semblent surtout avoir appliqué deux directives prônées par l'administration du MRU : systématiser la pratique de l'angle droit – plus économique et plus rapide à construire – ainsi que la mise en œuvre du principe de la trame. Leur application à une autre échelle sur les chantiers des HLM du plateau et des Belles-Fontaines devait démontrer leur intérêt pratique et architectural.

Alors que, jusque-là, le secteur des habitations à bon marché (HBM) relevait du ministère de la Santé publique, la loi du 3 septembre 1947 visant à réorganiser leur production pour résorber le problème des mal-logés fut complétée par la loi du 19 décembre suivant, plaçant mal-logés et sinistrés sous la tutelle commune du MRU. A Juvisy, l'office public des HLM (habitations à loyer modéré) de Seine-et-Oise (qui avait succédé en 1951 aux HBM) confie aux architectes Gaston Appert et Paul Ohnenwald la mission de concevoir plusieurs ensembles de logements diversifiés sur les zones de compensation prévues dans le PRA (ainsi que le secteur des Belles-Fontaines censé acueillir des équipements de sports). Sans atteindre l'importance spatiale et numérique des grands ensembles de la décennie suivante, ces groupes d'immeubles furent, ici comme ailleurs, l'occasion d'une profonde mutation en matière de pratiques constructives. La mise en cause des modes opératoires traditionnels s'appuya ainsi sur un recours à la préfabrication dont la reconstruction devait constituer le laboratoire idéal. Si, à Juvisy, la construction de la maison individuelle n'introduisit guère d'innovation, le chantier des immeubles de logements y eut largement recours : cloisons, dalles, murs, fermes de charpente, salles de bains, ossatures sont levés et posés grâce aux nouveaux procédés de préfabrication lourde introduits dans le secteur du bâtiment sous l'impulsion des pouvoirs publics qui multiplient les incitations (concours, salons professionnels, expositions de vulgarisation).

Ce contexte de construction industrialisée favorise l'essor de structures en trames : dans la mesure où la réalisation des façades constitue la part la plus lourde du budget de construction d'un immeuble, les architectes et les bureaux



Immeubles HLM de l'avenue Albert-Sarraut :
a. Vue générale de l'un des bâtiments.
b. Détail de la composition tramée des façades.

d'étude vont, désormais, avoir intérêt à épaissir les bâtiments pour en diminuer la longueur. Ils multiplieront ainsi des travées de 12 à 13 mètres – portée facilement réalisable avec le béton – correspondant à deux pièces de 6 mètres environ, selon un module que l'on peut répéter indéfiniment, quel que soit le nombre de pièces d'un appartement. La répétition multiple d'une trame spatiale, réalisée à partir d'éléments préfabriqués en usine et donc standardisés, devait ainsi permettre un sensible abaissement des coûts de production, à condition de disposer des instruments de levages adaptés. La grue devient alors la cheville ouvrière des chantiers et sa mobilité, sur un réseau de rails, finit par conditionner les programmes. Ainsi, la conception de ces barres se montre largement tributaire de chemins de grue qui introduisent une linéarité supplémentaire. Car la structure tramée eut des effets divers. Le plus tangible – et le plus apprécié des mal-logés en attente d'un logement décent – tenait au fait qu'un immeuble devenait (partiellement) habitable avant même son achèvement : en décomposant une barre en autant d'unités d'habitation que de cages d'escalier dont la construction progressait travée par travée, il était désormais possible d'accélérer l'attribution des logements. Mais ce mode opératoire répondant à l'urgence d'une crise devait laisser sa marque sur la morphologie du bâti, car les façades affichent la répartition des logements en travées

multiples, au rythme des cages d'escalier, alternant parfois avec des séchoirs et des balcons en retrait.

Il faut, cependant, savoir gré aux architectes juvisiens d'avoir introduit des matériaux traditionnels (meulière), permettant une certaine acculturation de modèles industriels produits dans l'urgence. De même, la disposition aérée des corps de bâtiments, dont aucun ne fait d'ombre à l'autre, témoigne du bon usage des leçons de composition urbaine dispensées par Robert Auzelle. Mais la construction de ces immeubles HLM n'a pas seulement marqué un tournant dans l'architecture domestique de Juvisy par l'introduction de pratiques industrielles – difficilement perceptibles une fois le chantier achevé – et urbanistiques ; elle a aussi introduit un changement d'échelle que portait en germe le PRA : en posant le principe du zonage, en créant les zones de compensation, l'architecture devait nécessairement s'adapter à cette nouvelle échelle urbaine, au risque d'une tension dans une trame aussi sensible que celle d'une cité pavillonaire. Pourtant, le souci de préserver des proportions modérées et le respect d'un cadre de verdure soigné ont écarté un risque de marginalisation, grâce au fragile équilibre maintenu par les architectes G. Appert et P. Ohnenwald entre progrès et tradition, entre zonage et intégration.

Un demi-siècle après le désastre, Juvisy semble à l'aise dans son cadre bâti : si, passé le trouble de la reconstruction, la ville a pu sembler flotter dans des habits trop grands – larges avenues, équipements publics monumentaux, ensembles HLM inquiétants –, force est de constater que cette reconstruction à visage humain constitue un pari réussi sur un avenir urbain ménageant progrès et qualité du cadre de vie.

Antoine Le Bas

Classe-promenade de Mme Caillet

Ecole Curie d'Athis-Mons, élèves de CM1 et CM2

Extraits des rédactions collectives présentées au tableau et recueillies dans un cahier

23 octobre 1946

« De notre point de départ, en bordure du plateau, nous voyons le coteau descendant jusqu'au Val… Nous arrivons en bas de la côte d'Avaucourt et au pont de l'Orge. L'Orge ne coule presque pas. Sur l'eau, s'étalent des plantes aquatiques ressemblant à des mousses verdâtres. Par endroit il n'y a pas d'eau, et l'on voit la vase malpropre. Les rives qui étaient très boisées sont dégarnies car beaucoup d'arbres ont été abattus depuis la dernière guerre. Quelques peupliers se dressent encore par place… Près du pont de l'Orge, plus de constructions : le lavoir, les douches ont été anéantis par les bombardements de 1944. De la côte d'Avaucourt et la prairie nous regardons le Val nu, presque complètement désert : la plupart des maisons ont été également rasées en 1944. Nous apercevons les restes du groupe scolaire du Val : quelques pans de murs… »

19 novembre 1946

« Place de la Gare se trouve un restaurant et de nouveaux commerçants établis dans des baraquements : une épicerie alimentation générale, un boucher, un charcutier, un boulanger. Ces boutiques approvisionnent les sinistrés du Val, actuellement logés dans des récentes maisons en bois près de la gare. »

21 novembre 1947

« Hier nous avons été de l'autre côté de la route de Fontainebleau. Le champ borde la route nationale, en face du champ est situé le camp d'Orly clôturé par une barrière en ciment. Quand nous sommes arrivés devant le champ, les chevaux étaient au bout du sillon, Ils revenaient vers nous… L'attelage comprenait deux chevaux. L'un blanc tacheté de gris qui avait sept ans, l'autre noir gris qui avait quatre ans. C'étaient de jolies bêtes. Elles marchaient d'un pas régulier, lentement. Nous les voyons suer : les poils étaient collés après la peau. »

28 octobre 1947

« Les eaux courantes

En bas de la côte d'Avaucourt, là se trouve une rivière dont l'eau n'est pas claire qui se nomme l'Orge, et au bord poussent de grandes plantes qui s'appellent des roseaux, il y a des pavés, des pierres, des boîtes, du bois et de la vase au fond de cette petite rivière. Plus loin, une autre petite rivière, plutôt un ruisseau, le Mort Rû très malpropre avec des quantités de débris, des maisons qui ont été détruites par les bombardements de 1944. Le Mort Rû se jette dans l'Orge à Athis. Un peu plus loin coule la Seine qui est une beau fleuve, large, d'une belle couleur vert-bleu. »

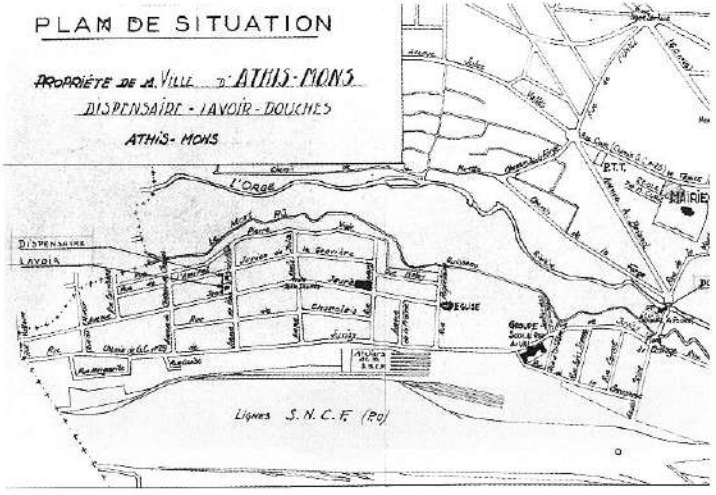
Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste

Deux communes à la veille d'un désastre

En contrebas du coteau d'Athis, le quartier du Val s'étend entre l'Orge et la Seine, bordée par la zone industrielle et la voie ferrée d'Orléans. En 1940, sa population s'élève à 3 500 habitants répartis en 780 maisons, soit le tiers de la population totale d'Athis-Mons. La rue Voltaire au sud, en limite de Juvisy, et l'avenue du Bourbonnais au nord encadrent un réseau viaire qui s'est organisé à partir des années 1880, celles de l'essor démographique du quartier. Les dernières décennies du XIXe siècle ont en effet transformé la physionomie du Val, dont la superficie était constituée jusque-là de terres en partie inondables et marécageuses dépourvues d'habitations.

Remontant à 1823 avec la création des Forges d'Athis, première entreprise métallurgique du sud de Paris, sur le site du moulin d'Orgeval, sa vocation ouvrière se développe à partir de 1890 grâce aux facilités de circulation offertes par la Seine qui attire et fixe plusieurs types d'industries : entrepôts de pétrole et de charbons, dépôts de vieux métaux, fabriques de fûts métalliques et de produits pharmaceutiques, chantier pour la construction de bateaux et d'hydravions... Mais c'est pour loger les agents de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans qu'un premier lotissement important est créé en 1895, onze ans après l'ouverture de la gare de triage de Juvisy et l'installation d'un dépôt de machines et d'ateliers de réparation : plus de 350 cheminots se regroupent dans la cité du Cottage d'Athis, composée en 1898 de 77 maisons construites en quatre lots successifs répartis le long des rues Carnot (ouverte en 1894), Jules-Simon, de la Prévoyance et de Juvisy. En 1905 s'y ajoutent 25 pavillons édifiés sur un terrain contigu par la Société des habitations économiques d'Athis-Mons.

Progressivement, la zone habitée s'étend en direction de Juvisy : l'ouverture de voies nouvelles s'accompagne de la construction de maisons – modestes pavillons entourés d'un jardin, immeubles collectifs de deux et trois étages en



Plan du quartier du Val d'Athis avant les bombardements (A.D. Essonne).

petit nombre – qui abritent une population ouvrière attirée par les établissements industriels du voisinage ou ayant son travail à Paris, mais aussi employés, commerçants, artisans, exploitants de cafés et hôtels-restaurants. La composition d'ensemble du quartier s'articule autour de l'avenue Jean-Jaurès, axe central qui le traverse du nord (à partir de la rue Roquelaure) au sud, parallèlement au chemin de grande communication n° 29 ou rue de Juvisy à l'est, et à la rue Pierre-Viole, à l'ouest, qui longe le cours du Mort-Ru. Entre cette dérivation insalubre de l'Orge et la rivière elle-même s'étend une zone marécageuse occupée au lieu-dit la Prairie de Chaiges par des jardins ouvriers loués par M. de Courcel à la Compagnie d'Orléans pour la société dite des «Jardins cheminots».

Sur la partie basse, à l'autre extrémité, s'étendent les emprises du centre de triage ferroviaire dont le doublement des voies a été réalisé en 1904 jusqu'à Juvisy. Cette extension a entraîné la disparition d'une partie des bâtiments et du parc du château de Chaiges, morcelé dès 1901 pour la création d'un lotissement desservi par les rues Louise et Marguerite, alors partiellement viabilisée et achevée en 1933 lors de la mise en vente d'une vingtaine de lots supplémentaires. Quelques années auparavant, en 1926, la SNCF s'est portée acquéreur des vestiges du domaine et du corps de logis principal du château pour y installer les logements des sous-chefs de district et de station.

Mal relié, jusqu'en 1930, au vieux village d'Athis par les deux chemins escarpés de la Forge et de la Montagne d'Athis alors doublés par la rue Aristide-Briand, le quartier a été doté de ses propres équipements publics : groupe scolaire du Val construit de 1905 à 1908 et agrandi en 1924, église Notre-Dame-de-Lourdes inaugurée en 1911, ornée en 1938 de peintures de Camille Lambert, temple de l'Eglise réformée de France édifié en 1911 à côté de Juvisy, lavoirs du Val et du Cottage aménagés en 1924 et complétés, le premier, par un dispensaire en 1937 et l'autre, dès l'origine, par un établissement de bains-douches.

Champ de ruines et cratères de bombes dans le quartier du Val après le 18 avril 1944 (A.M. Athis-Mons).

Classé «secteur menacé» en 1943 par le secrétariat d'Etat à l'Intérieur, le quartier du Val reste intact jusqu'au mois d'avril 1944. Mais le prochain débarquement en Normandie impose aux Alliés de se prémunir de tout repli vers l'ouest des unités de la Wehrmacht stationnées dans le nord de la France. En banlieue sud-est de Paris, le triage de Juvisy, plate-forme d'approvisionnement de l'armée allemande, est dès lors un des objectifs prioritaires de l'aviation alliée. Le 18 avril, à 23 h, un déluge de 2 500 bombes d'un poids total de 1 148 tonnes s'abat en cinq vagues successives sur tout le secteur. A Athis-Mons, «l'alerte a été donnée à 23 h 10 et s'est terminée à 0 h 20», indique le rapport du directeur de la Défense passive[3]. «Le bombardement par lui-même a duré environ 30 minutes... Fort heureusement, depuis quelque temps les habitants étaient sur le qui-vive et s'attendaient chaque jour à cette catastrophe ; un grand nombre avaient quitté leur demeure et partaient le soir coucher dans des contrées moins exposées. Nous eûmes de ce fait à enregistrer beaucoup moins de victimes... La plus grande partie des blessés sont des blessés

légers ; par contre, on apprend avec effroi la présence de morts un peu partout, dans des abris complètement anéantis, 40 ici, 20 à un autre... » Des bombes à retardement éclatent en divers points du quartier : « A 1 h 25 exactement, le mercredi 19, éclata la première bombe à retardement, jetant l'effroi parmi tous les sauveteurs et sinistrés, et ces éclatements devaient se continuer sans arrêt, de minute en minute ; à 1 h 55, nous apprenons que l'église d'Athis-Val est coupée en deux, ainsi que le groupe d'école Calmette en partie écrasé... Parmi ces éclatements, deux sont à signaler particulièrement, à 9 h 18 et à 9 h 21, tous deux à proximité de la mairie ont causé de grands dommages à cet édifice, ainsi qu'au groupe scolaire Pierre-Curie. » Le service dénombre 395 bombes qui explosent ainsi jusqu'au 20 avril à 14 h 45.

Le 24 mai, les bombardements alliés reprennent après une interruption d'un mois ; cette fois-ci, l'objectif est le pont ferré de Lyon qui enjambe la Seine entre Draveil et Athis-Mons, et relie Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy : les 28 et 29, l'alerte retentit à 12 h et à 16 h, « suivie aussitôt d'un bombardement sur le pont de Lyon et les alentours, causant d'importants dégâts matériels aux habitations voisines. Les agents de la DP ramassent morts et mourants sur le quai face à la Villa Jeanne ; d'autres retirent des victimes de maisons détruites rue Edouard-Vaillant... Le quartier de la gare a été également touché... ». Six nouvelles attaques aériennes se produisent entre les 2 et 25 juin, deux encore les 3 et 12 août : 13 bombardements au total qui valent à la ville, le 26 mai 1951, la citation à l'ordre de l'armée et l'attribution de la croix de guerre. Aux corps retirés des décombres s'ajoutent les blessés n'ayant pas survécu – la liste arrêtée le 26 avril au soir donne 226 morts –, puis on chiffre à 267 le nombre des victimes, dont 50 disparus. 1 800 familles sont sinistrées, représentant 4 500 habitants, soit plus du tiers de la population totale. Le bilan pour le patrimoine immobilier est lourd : 453 immeubles totalement détruits et 490 autres partiellement endommagés, dont 200 seulement sont réparables. Parmi les maisons restées debout, beaucoup sont gravement touchées et doivent être abattues. C'est le cas de l'église, dont la façade et le clocher sont peu atteints, mais la nef éventrée par un lourd wagon projeté à plus de 200 mètres.

Située en bordure des installations militaires du camp d'Orly, Paray-Vieille-Poste est, dès 1940, victime des raids aériens lancés contre l'aérodrome. Peuplée de 49 habitants en 1889, Paray est, à la veille de la guerre, une « ville neuve » composée de près de 4 500 petits épargnants, venus s'installer dans la plaine de Longboyau par suite de la crise du logement sévissant à Paris. Sa viabilité et ses bâtiments ont moins de vingt ans d'âge : le territoire, entièrement agricole avant 1920, organisé autour de deux hameaux, la Vieille-Poste sur la route de Fontainebleau et la ferme du Contin, est devenu la proie des lotisseurs qui achètent et revendent en lots de 400 m² plus de 370 des 603 ha de la commune. Sur plus de six emplacements, les lotissements – Contin, le plus vaste, composé de rues concentriques et en damiers ordonnés autour de trois places, la Vieille Poste, la Prévoyante, l'Avenir, la Fraternelle... – s'étalent sur 4 km de longueur le long de la RN7. Après la Première Guerre mondiale, l'aviation militaire française et l'aéronautique navale ont occupé les terrains d'atterrissage créés en 1917 par les Américains sur les grands champs d'Orly. Le 3 juin 1940, l'aviation allemande bombarde une première fois le camp, laissant deux morts et 53 pavillons endommagés à Paray. Devenu base de bombardiers pour la Luftwaffe, le camp est à partir de mai 1944 la cible de l'aviation alliée qui cherche à désorganiser le système de défense allemand : les 20 et 24 mai, atteignant la commune, un raid fait 13 morts, 15 blessés et 332 sinistrés ; 45 maisons sont détruites et 262 endommagées. Dans le camp même, les hangars à dirigeables en béton armé construits en 1921 par l'ingénieur Freyssinet sont fortement touchés et doivent être rasés.

Le temps du provisoire

Repliés dans les communes voisines – 39 familles à Viry, 515 personnes à Savigny, 36 à Epinay, d'autres à Draveil, Sainte-Geneviève-des-Bois, Morangis, etc. –, les sinistrés du Val d'Athis trouvent aussi, dans les jours qui suivent les attaques aériennes, un refuge dans les locaux vacants du centre-ville et du plateau. En application des lois en vigueur sur le relogement des sinistrés et évacués obligatoires, la municipalité procède à la réquisition des pavillons non occupés par leurs propriétaires parisiens – dont un recensement a eu lieu dès le mois de mars – pour les mettre à la disposition des sans-abri. Parallèlement, des secours de première urgence sont attribués aux titulaires de la carte de sinistrés – 900 ont été distribuées du 20 au 22 avril : 1 500 F par personne en cas de sinistre total, 1 000 F pour un sinistre partiel, allocation mobilière si les dégâts sont supérieurs à 500 F –, selon le barème fixé par une circulaire ministérielle du 27 mars 1944.

Emises immédiatement après le bombardement, les cartes provisoires sont remplacées, à partir du 1er mai 1946, par des cartes définitives délivrées – à raison d'une seule par famille – après examen de situation par le bureau social de la commune. A la demande du ministère des Anciens Combattants et Victimes de guerre, des bureaux pour l'assistance aux sinistrés sont en effet créés dans les chefs-lieux d'arrondissement et dans les communes sinistrées, avec pour mission l'instruction des demandes de secours en espèces et l'organisation de l'aide en nature : vêtements de récupération cédés gratuitement, articles neufs et de réinstallation délivrés à titre onéreux (objets ménagers et mobilier, pour une part de fabrication allemande – lits, buffets, tables de salle à manger, armoires, cuisinières, meubles de dépannage et de cantonnement), dont des spécimens sont exposés à la

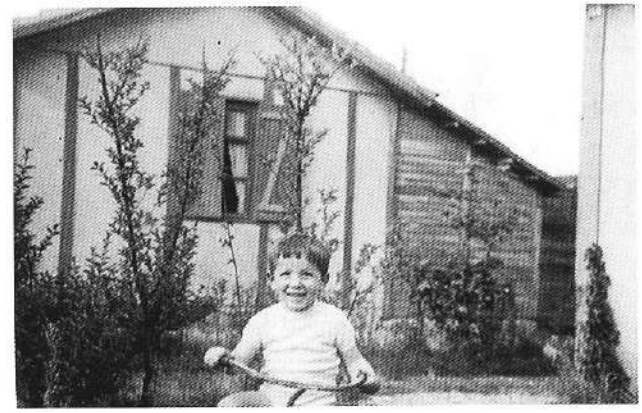
Cité provisoire rue Hamel, 1962 (coll. Régnier).

subdivision du MRU à Juvisy et la livraison effectuée par le sous-dépositaire de la rue Danton. Un contrôle rigoureux préside à cette cession, qui prend fin le 31 octobre 1948 : l'acquéreur doit produire le bon spécial délivré par l'Office départemental des anciens combattants, l'avis d'attribution du bureau social et la quittance constatant le paiement du mobilier à la caisse du percepteur !

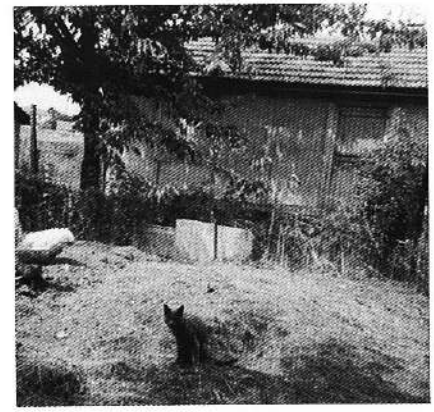
Réunis le 22 octobre 1944 au préau de l'école des Gravilliers, les sinistrés d'Athis-Mons se constituent en « groupement de défense » qui adhère à la Fédération nationale des sinistrés. Doté d'un bureau présidé par M. Godon, où l'abbé Laurent occupe les fonctions de trésorier, le groupement a pour but d'informer ses adhérents (800 en janvier 1946) sur les droits qui leur sont reconnus par les lois sur la reconstruction, de les guider dans l'établissement des dossiers et généralement de défendre leurs intérêts matériels et moraux. Une subvention de la mairie (36 000 F portés à 72 000 F en 1948) et les cotisations de ses membres lui permettent de secourir les plus nécessiteux. En liaison avec la municipalité et la délégation départementale du MRU, le comité intervient aussi dans la toute

première phase de la reconstruction : la remise en état des immeubles partiellement détruits, en donnant son avis sur l'ordre d'urgence des réparations, compte tenu de leur intérêt social (par exemple, le relogement de familles nombreuses) et en signalant les cas où l'Etat devra prendre en charge l'exécution d'office des travaux, faute de moyens financiers suffisants de la part des propriétaires.

Mais, plus que les pavillons réquisitionnés ou réparés, ce sont les baraquements provisoires qui donnent un toit à la majorité des populations sinistrées. Relevant à la fois de la délégation régionale du MRU et de l'Office départemental des anciens combattants – qui en assurent conjointement la gestion et l'entretien –, les baraques sont mises à la disposition du maire, après demandes déposées dans ses services par les sinistrés et transmises à la délégation de Versailles ; il procède alors à leur attribution, assisté d'une commission composée de deux sinistrés. Entre 1945 et 1948, 240 constructions provisoires environ sont implantées sur le territoire d'Athis-Mons, les premières à partir du 28 octobre, la commission tenant ce jour-là sa première réunion pour pourvoir à l'attribution de 31 baraques rue Edouard-Vaillant, 12, rue Hamel et 20, route de Fontainebleau, ces dernières formant le noyau initial d'une véritable cité qui comptera jusqu'à 75 foyers. Dans la commune en effet, si quelques baraques sont implantées isolément, sur un terrain appartenant au sinistré qui en a fait la demande, la plupart sont regroupées en cités, dans les espaces restés libres : cité Flammarion, composée en 1953 de 56 ménages ; cité Fontainebleau, 75 baraques ; cités Henri-Hamel (12 constructions), Edouard-Vaillant (19), Jules-Vallès et des Plantes, au lieu-dit les Pourpointiers, comptant ensemble une douzaine de logements ; cités de l'Orge (12 baraques) et de la Mairie. Leur terrain d'assise a fait l'objet de réquisitions, déclarées urgentes par le délégué départemental du MRU en juillet 1945 : 51 ares 83 ca sont, par exemple, saisis à Mme Vve Hamel pour faire partie de la



Cité provisoire, route de Fontainebleau, 1954 (coll. Régnier).



Cité provisoire, rue Camille-Flammarion vers 1955 (coll. Devers).

cité du même nom, 21 ordres individuels de réquisition sont notifiés en juillet 46 pour la création des cités Jules-Vallès et des Plantes, puis rapportés partiellement, la totalité des terrains n'étant pas occupée par suite de la réduction du programme primitif. Cités Vaillant et de l'Orge, la municipalité est locataire du sol acquis par la Société civile immobilière de la Gare d'Athis.

Derrière la maison provisoire, rue Camille-Flammarion, vers 1955 (coll. Devers).

Paray-Vieille-Poste, beaucoup moins touché qu'Athis-Mons par les destructions, ne reçoit qu'une trentaine de baraques (28 en 1948, elles sont 32 en 1953), réparties le long des rues Pasteur, Roblin, des Coquelicots, ainsi que des avenues Curie, Victor-Hugo, Paul-Vaillant-Couturier, Salengro... A Juvisy, la répartition est mixte : une partie des 90 bâtiments provisoires sont groupés en cités – les plus importantes, celles de la Terrasse, d'Estienne d'Orves et Botherel comptent respectivement 16, 11 et 8 baraques –, mais il existe aussi des constructions isolées situées rues Carnot, Blazy ou du Miroir, avenues Raspail, Voltaire, Fromenteau, à côté de trois autres cités formées de quelques unités, les cités Guynemer, du Parc (avenue Gounod) et de l'Orge (villa Lardy).

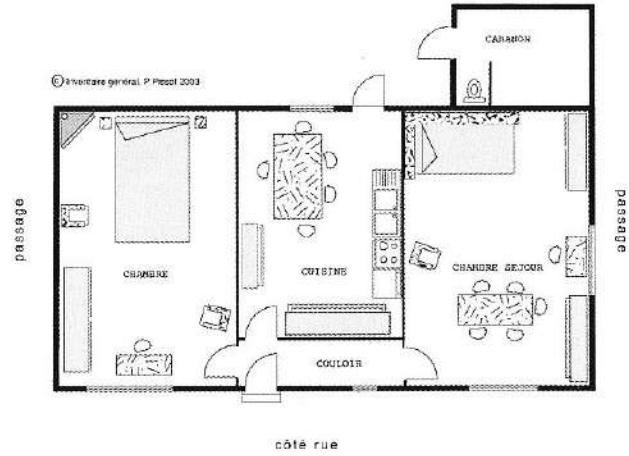
Un cahier des charges détaille les droits et devoirs des occupants : l'obligation d'assurer l'entretien du terrain et des voies d'accès au baraquement, celui des clôtures et des haies dans les cités, y voisine avec l'interdiction de sous-louer ou de disposer en faveur de tiers, de modifier l'aspect extérieur des constructions ou d'édifier des pièces supplémentaires. Des exceptions sont cependant prévues : elles concernent les familles nombreuses, comme celle de M. Cognard à Athis, qui a aménagé en pièce habitable le bûcher de sa baraque pour y loger des parents sans-abri, ou cette famille de Paray qui obtient en novembre 1955 l'autorisation de « construire une petite pièce pour décongestionner son bâtiment provisoire où vivent douze personnes[4] » ; mais la restitution dans l'état primitif leur incombe obligatoirement au moment du départ.

Solution d'attente pour les sinistrés, le bâtiment provisoire est aussi, du point de vue des services municipaux, un remède à la crise endémique du logement : ainsi M. Mandrel, à Paray, a-t-il bénéficié d'une baraque au titre de chef de famille nombreuse, et non en qualité de sinistré. Les bâtiments libérés par l'entrée de leurs occupants dans une construction définitive sont mis à la disposition des familles insuffisamment ou mal logées : en 1957, le maire de Paray-Vieille-Poste exige le maintien dans les lieux d'une famille de dix personnes, faisant valoir qu'en cas d'expulsion, elle « ne viendrait que grossir le nombre de personnes ayant déposé des demandes de relogement tant à ses services qu'à ceux des HLM de Versailles ou de Paris[5] ». En 1952, celui de Juvisy émet un avis défavorable à l'enlèvement de deux baraques, estimant que, « dans la période actuelle, il serait inadmissible de supprimer des locaux d'habitation qui peuvent être attribués à des familles prioritaires »[6]. D'une façon générale, en l'absence de personnes sinistrées ou réfugiées à reloger, les services municipaux ont toute latitude pour proposer l'admission dans un abri provisoire, devenu vacant, de personnes entrant dans les catégories prioritaires définies par la loi : fonctionnaires déplacés pour raison de service, sinistrés de guerre résidant dans le département antérieurement au sinistre, chefs de familles nombreuses et autres cas spéciaux.

Des gardiens sont chargés de veiller à la stricte application du cahier des charges d'occupation, à raison d'un ou deux par cité – mais quatre pour la cité Fontainebleau d'Athis-Mons et ses 75 baraques. Choisis de préférence parmi les sinistrés, ils doivent être âgés d'au moins 25 ans,

« justifier d'une instruction suffisante et présenter des garanties d'honnêteté et d'impartialité ». Leur entrée en fonction est subordonnée à une prestation de serment devant le juge de paix. Bénéficiant d'une indemnité mensuelle de 1 000 F et d'une exonération totale ou partielle du montant de leur loyer, ils sont tenus de porter à la connaissance de l'Office départemental des anciens combattants toutes dégradations commises par les locataires ou toutes infractions au règlement, et de lui signaler les réparations importantes à exécuter par le MRU, chargé de l'entretien du gros œuvre. Entrent tout spécialement dans leurs attributions les mesures de protection contre l'incendie : ils doivent veiller au bon fonctionnement des appareils extincteurs placés dans chaque baraque et organiser la visite régulière des agents des firmes chargés de leur entretien, précautions qui permettent la maîtrise rapide d'un début d'incendie dans une construction de la cité Flammarion en novembre 1952, mais paraissent insuffisantes au maire de Paray qui se plaint du mauvais état de ses extincteurs et réclame, en 1949, « 83 charges nécessaires au rechargement des appareils et à la constitution d'un stock de sécurité, ainsi que le remplacement de 12 appareils défectueux »[7].

Depuis 1942, Athis-Mons possède sur son territoire, avec les établissements Fauveau situés 15, quai de l'Industrie, une entreprise de menuiserie mise à la disposition du Service des constructions provisoires pour la fabrication de baraquements démontables et de meubles en grande série – elle occupe 100 ouvriers au printemps 45 et ses marchés portent sur 120 baraquements et 500 lits –, mais rien n'indique qu'Athis ou les communes voisines aient bénéficié directement de cette production. Edifiés à l'aide d'éléments standards, individuels ou accolés à deux – les 28 baraques de Paray forment 38 logements –, les abris de Paray, Athis-Mons et Juvisy relèvent de quelques-uns des types mis au point par le MRU : les modèles 534/10 de 69 m² 65 (2 ou 3 pièces-cuisine) et 534/10 agrandi (72 m² 50, 3 pièces, boutique et cuisine dans le bûcher), ou les types 217/15 et 25 standards



Plan d'une construction provisoire de la cité Flammarion (coll. Devers).

ou modifiés (162 m² à usage d'habitation et de commerce), seuls cités dans les sources, semblent être les plus fréquents.

Construites en matériaux semi-légers (papier goudronné, bois, fibro-ciment), les baraques sont fragiles et leurs occupants se plaignent régulièrement du manque d'entretien et de l'état défectueux des éléments de structure : dès juillet 1947, ceux de Paray envoient une pétition au préfet pour protester contre l'inachèvement des baraques, en particulier celles des familles nombreuses, « dont le plafond nous tombe sur la tête, le jour se voit à travers les portes et les interstices des planches... »[8]. L'étanchéité est mal assurée par des couvertures de papier goudronné : elles doivent être remplacées, assure le chef d'arrondissement du MRU, par des revêtements en fibro-ciment dont les marchés sont en cours d'approbation ; « l'arrivage des matériaux aura lieu à temps pour permettre une mise en état complète avant l'hiver »[9]. En 1949 encore, le gardien signale « qu'en règle générale les plafonds cartonnés des baraques types 517/15 sont en très mauvais état » et que « beaucoup de ré-

Une des constructions provisoires de la cité Hamel (13, rue Hamel). Seules deux ou trois constructions de ce type subsistent sur le territoire d'Athis-Mons.

parations sont à faire dans l'ensemble et de toutes sortes ». Même constat en 1951 à la cité Vaillant et, en 1950 et 1952, à la cité Hamel – « des infiltrations d'eau de plus en plus importantes se font dans les toitures, cette eau ruisselle sur les charpentes et s'écoule des plafonds, aussi les occupants de la cité craignent l'arrivée de l'hiver »[10].

Autres motifs de mécontentement des locataires : le montant de la taxe réclamée à ceux de la cité Vaillant pour l'occupation du terrain – qui s'ajoute au loyer proprement dit –, jugé exorbitant pour des terres de remblai, celui de la redevance pour consommation d'eau, ou l'exigibilité des loyers arriérés...

Grâce à la juxtaposition des modules et au jeu des cloisons, les baraques sont susceptibles de nombreuses variantes et peuvent devenir à loisir logement, boutique ou entrepôt. La place de la Gare, à Athis-Mons, accueille à la fin de 1945 quelques commerces qui redonnent un peu de vie au quartier. Pour faciliter le ravitaillement de ses habitants et celui des deux cités provisoires construites à proximité, le maire – à la suite d'une pétition de la population – décide en effet d'installer un groupe de commerçants (boulanger, charcutier et alimentation générale) sur deux parcelles de 1400 m² louées auprès de M. de Courcel. Ainsi M. Lion obtient-il, le 8 mai 1946, l'autorisation de reconstitution provisoire de sa charcuterie, sinistrée rue de Juvisy, dans une baraque communale de dimensions suffisantes pour abriter à la fois sa boutique et trois pièces d'habitation, à laquelle il ajoute à ses frais un garage et un laboratoire en matériaux légers. Quelques mois plus tôt, M. Foucaud a rouvert sa boucherie dans une local de 4 m sur 3 qui fonctionnera jusqu'en 1955. D'autres activités, dont la reprise offre le même avantage sur le plan local, bénéficient de la procédure de reconstitution immédiate dans une baraque fournie par l'administration : par exemple, le salon de coiffure de M. Navoret, 39, avenue Jean-Jaurès dans le Val – où « il sera le seul établissement pour contenter une clientèle qui revient de plus en plus dans les bâtiments peu endommagés »[11] –, salon équipé de trois places avec lavabos et étagères correspondantes, courant électrique « force », eau et gaz ; ou le commerce de vente au détail de bois et charbon de M. Mercadier, 23, rue Caron, et le café-restaurant de M. Tolard, *Aux Bons Pêcheurs*, 31, quai de l'Orge, fréquenté par les ouvriers des chantiers de la SNCF.

L'église trouve elle aussi dans les baraquements un abri provisoire : grâce aux efforts de l'abbé Laurent, curé de Notre-Dame-de-Lourdes, les sinistrés revenus dans le Val « qui réclament avec insistance une église[12] » reçoivent courant 1947 une baraque-chapelle, mais les protestants, « dont le nombre pourtant est insignifiant », ont reçu la leur dès le mois de mars.

Progressivement, les sinistrés s'installent dans les immeubles reconstruits. La crise du logement prolonge quelque temps le maintien des baraques – d'autres locataires

les réinvestissent dès le départ des premiers occupants –, mais la plupart sont démontées au début des années 60, les services municipaux étant alors en mesure de reloger tout le monde. A la cité de l'Orge, les habitants, à part deux, évacuent les lieux du 1er au 10 mai 1960. Les baux des terrains de la rue Edouard-Vaillant appartenant à la SCI de la Gare d'Athis sont résiliés à compter du 1er mars 1961 ; en 1958 déjà, deux baraques de cette cité ont été enlevées et leur terrain rendu à la société qui y entreprend la construction d'un immeuble où les habitants de la cité seront relogés. En novembre 1964, un locataire de Paray-Vieille-Poste est requis de donner son congé, car « tous les baraquements édifiés sur le terrain de la commune sont appelés à disparaître dans les prochains mois »[13]. Le Service des domaines en assure alors la reprise pour aliénation à titre onéreux ou gracieux, et les terrains d'assise sont remis à la disposition de leurs propriétaires, qui peuvent se porter acquéreurs prioritaires de la baraque édifiée sur leur terrain.

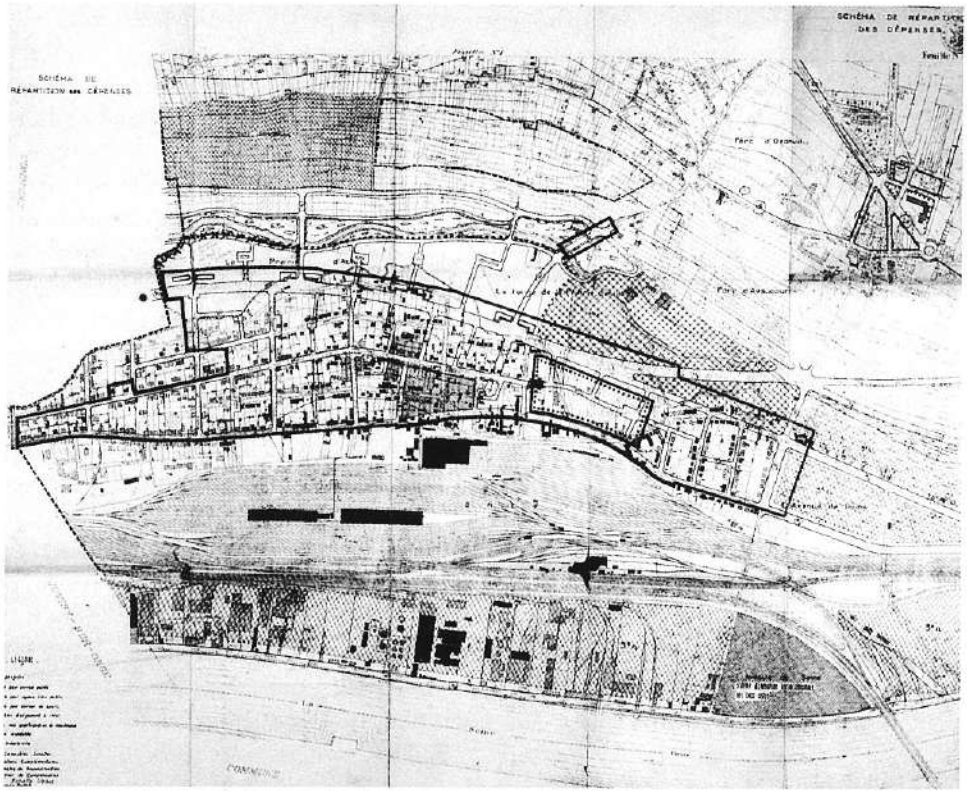
Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste face à de nouveaux desseins

Athis-Mons

Déclarée sinistrée par un arrêté du MRU du 3 mars 1945, et donc soumise à la confection d'un projet de reconstruction et d'aménagement (PRA), Athis-Mons retient la candidature d'André Masson-Detourbet et Clément Tambuté[14], urbanistes agréés par le MRU[15]. Leurs premières études (novembre-décembre 1945) envisagent le déplacement du quartier et le report de la zone d'habitation sur le plateau : le Val étant entièrement détruit, situé sur un terrain inondable et à proximité d'un objectif stratégique, la seule solution d'urbanisme consisterait à reconstruire les maisons sur la partie haute dominant la Seine, dans une zone de compensation qui créerait une liaison entre Mons et Athis. Le maire, M. Midol, semble entièrement acquis à cette idée – l'installation d'usines dans le Val serait profitable au budget communal et la construction pourrait immédiatement commencer sur un sol plus solide – mais le refus des sinistrés est net devant la perspective d'être éloignés de la gare de triage et de leur lieu de travail. La refonte du projet tient compte de ce point de vue et se base sur le principe de la reconstruction sur place : des travaux peuvent en effet supprimer les dangers d'inondation et réaliser l'assainissement de la vallée.

Du point de vue de l'aménagement, l'objectif du programme est d'assurer une meilleure jonction entre les trois unités résidentielles qui composent la ville (Athis, Mons et le Val) : deux voies diagonales seront créées à flanc de coteau dans le parc de M. de Courcel, l'une reliant la place de la gare à l'avenue Marcel-Sembat en coupant l'îlot insalubre du vieil Athis, l'autre reliant Mons au haut du Val ; une voie nouvelle de 10 m de large prolongera le chemin de la Forge à la commune de Juvisy en contrebas du coteau ; le CD 25 sera dévié au nord de l'agglomération et de son cimetière et relié par un tronc commun au CD 118 ; de plus, un pont sur la Seine, prévu au plan régional, assurera la liaison entre Athis-Mons et Vigneux.

Dans le périmètre de reconstruction, qui englobe les 40 hectares de la zone détruite, le quartier d'habitation sera étendu jusqu'à l'Orge, ce qui implique le remblaiement des terrains compris entre la rivière et le Mort-Ru classés zone de compensation. Le tracé des rues s'appuie sur la trame originelle en lui apportant de notables modifications : l'avenue de l'Orge située sur le territoire de Juvisy est prolongée par une voie de 22 mètres de large qui rejoint la place de la Gare. Cette voie est appelée à se substituer dans sa fonction de desserte à la rue de Juvisy ; celle-ci sera élargie à 12 m et



Etat des destructions provoquées par le bombardement d'avril 1944 et périmètre de reconstruction enserré par un trait continu ; sa limite sud a été modifiée le 7 janvier 1949 pour englober l'ensemble du quartier jusqu'à Juvisy. En pointillés, les zones de compensation, celle de la Prairie d'Athis étendue ensuite, comme le périmètre, jusqu'à Juvisy (A. D. Essonne).

prolongée en suivant le tracé de la rue de la Prévoyance jusqu'à l'avenue de Seine, puis raccordée à la rue Edouard-Vaillant. Sur l'avenue Jean-Jaurès, élargie à 10 m et prolongée au nord jusqu'à la rue Jules-Simon, se greffe un réseau de voies perpendiculaires assez dense et agrémenté de placettes pouvant servir de terrains de jeux. Le souci primordial des urbanistes est en effet de canaliser la circulation parallèle au chemin de fer sur une voie suffisamment large – l'avenue de l'Orge – pour éviter au quartier d'habitation d'être traversé par la circulation générale. C'est dans ce but qu'un certain nombre de voies orientées nord-sud sont supprimées et que des rues perpendiculaires – dont certaines auront seulement le caractère de chemins piétonniers pour desservir les propriétés riveraines – seront ouvertes[16]. Pour prévenir les inondations, le quartier sera en partie relevé et la voirie exhaussée à la cote 34-34, 72 dans la rue Jean-Jaurès, soit 50 à 100 cm de surélévation. Une promenade sera aménagée le long de l'Orge et deux terrains de sports, l'un communal, l'autre réservé à la SNCF, occuperont 6 hectares entre la place du Cottage et le chemin de la Forge. Les équipements du quartier – église, écoles et dispensaire – seront regroupés sur une nouvelle place en bordure de la rue Roquelaure. Avec l'accord de la municipalité, une zone industrielle nouvelle sera créée de part et d'autre de la rue

Edouard-Vaillant entre la place de la Gare et l'avenue de Seine, ainsi que dans la partie comprise entre le quai de l'Orge, le pont du chemin de fer et la voie ferrée, mais réservée aux industries de troisième catégorie, non gênantes pour le voisinage.

L'application du zonage répartit les quartiers en trois ensembles : le centre-ville (entre les rue Conrart, place Henri-Deudon, Grande-Rue, etc.), dévolu aux habitations collectives en ordre continu ; la zone d'habitations individuelles en ordre discontinu (où la surface de chaque lot ne doit pas être inférieure à 370 m² ni sa largeur sur rue inférieure à 13 m) ; enfin, un troisième périmètre réservé à la zone industrielle.

Après avoir reçu en mars l'accord de la municipalité et du comité d'aménagement de la région parisienne (section permanente de la reconstruction), le plan est approuvé le 10 mai par le « comité technique des projets d'aménagement et de reconstruction » ; il est alors «pris en considération» par décision du MRU le 25 mai 1946 et soumis à l'enquête publique entre les 9 et 21 novembre. Le Comité des sinistrés fait savoir que ses adhérents l'ont adopté sans difficulté, mais transmet à M. Saguet, commissaire-enquêteur, le texte d'une motion votée en assemblée générale pour demander quelques améliorations de détail : création d'une voie nouvelle dans le quartier sud, à la limite de Juvisy, pour compenser la suppression de la rue Pierre-Viole qui prive de voies d'accès les îlots compris entre les rues Corvisart et du château de Chaiges ; maintien de l'avenue Jean-Jaurès à 8 m, l'élargissement prévu à 10 m entraînant la suppression « des jardinets qui font l'agrément des façades des maisons », la création d'une grande artère de 22 m le long de l'Orge rendant d'autre part son utilité contestable ; dans le quartier de la place du Centre, création d'une voie de desserte après la suppression de la rue Maupomé et déplacement du dispensaire qui sacrifie trois pavillons remis à neuf ; dans le quartier du Cottage, suppression d'une liaison inutile entre les rues Jules-Simon et Carnot. Quant aux déclarations individuelles, la plupart ont trait aux destructions supplémentaires entraînées par le projet : ainsi Mme Lagane regrette-t-elle qu'«après avoir procédé à la restauration des maisons encore réparables, certaines d'entre elles soient destinées à être démolies à nouveau... Nos humbles rues d'autrefois satisfaisaient largement nos ambitions. Ne pourrait-on concilier le nouveau et l'ancien sans démolir encore...»[17]. Mais, d'une façon générale, les critiques apportées dans l'enquête sont de peu d'importance et n'émanent que d'une très faible partie des intéressés.

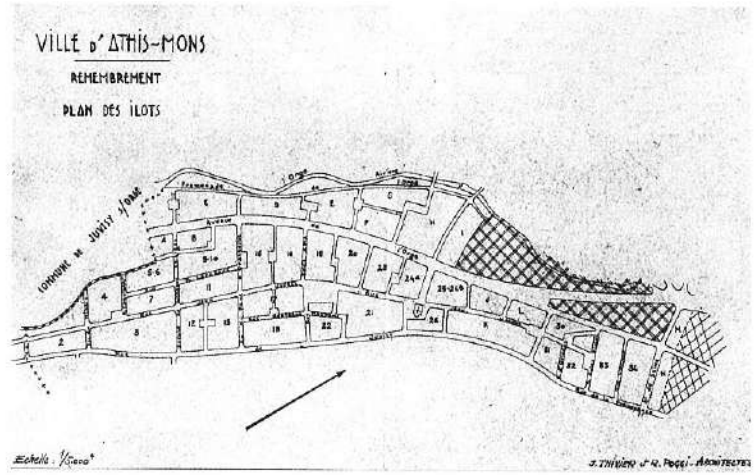
La procédure suivant son cours, le projet est soumis, le 2 juin 1947, au comité d'aménagement de la région parisienne : celui-ci juge recevables les observations du Comité des sinistrés portant sur les modifications de voirie – qui ont reçu l'accord des urbanistes –, mais décide de surseoir à l'approbation globale du projet : les aménagements en cours d'étude sur la zone de l'aéroport d'Orly, qui intéressent la partie haute de la ville, nécessitant le remaniement d'une partie du PRA, celle-ci sera disjointe et les décisions la concernant différées ; seule la partie relative à la zone détruite peut être immédiatement approuvée. Le comité national d'urbanisme se rallie à ces vues le 20 juin : le PRA ainsi réduit, approuvé définitivement par le MRU le 27 mai 1948, comprend donc un périmètre de reconstruction – s'étendant des emprises de la SNCF à la future voie parallèle à l'Orge, et de l'avenue Voltaire à l'avenue de Seine élargie –, et deux quartiers de compensation, l'un tangent extérieurement au périmètre de reconstruction situé en bordure de l'Orge (lieu-dit la Prairie d'Athis) et le second, zone rectangulaire située à l'intérieur du périmètre, entre l'église et le groupe scolaire du Val.

Quelques aménagements interviennent dans les mois qui suivent : le premier concerne la délimitation de la nouvelle zone industrielle – celle du quai de l'Industrie étant confirmée sans problème dans son emplacement primitif. Les habitants du quai de l'Orge, attachés à l'agrément de leur site, exigent par voie de pétition le maintien du caractère résidentiel du quai ; ils obtiennent satisfaction en sep-

tembre 1948, le conseil municipal engageant alors une action en révision du plan, et acceptant le relogement des établissements Claude[18], en cours de reconstitution, dans la zone de la rue Vaillant, entre les avenues de Seine et du Bourbonnais. En 1952, sous la pression conjuguée de cette entreprise et des Ateliers de construction d'Athis-Mons, le projet d'édification d'une voie nouvelle, large de 16 m, longeant la voie ferrée entre la rue de la Prévoyance et la gare de marchandises, est annulé comme compromettant la réalisation du raccordement des usines au réseau ferré.

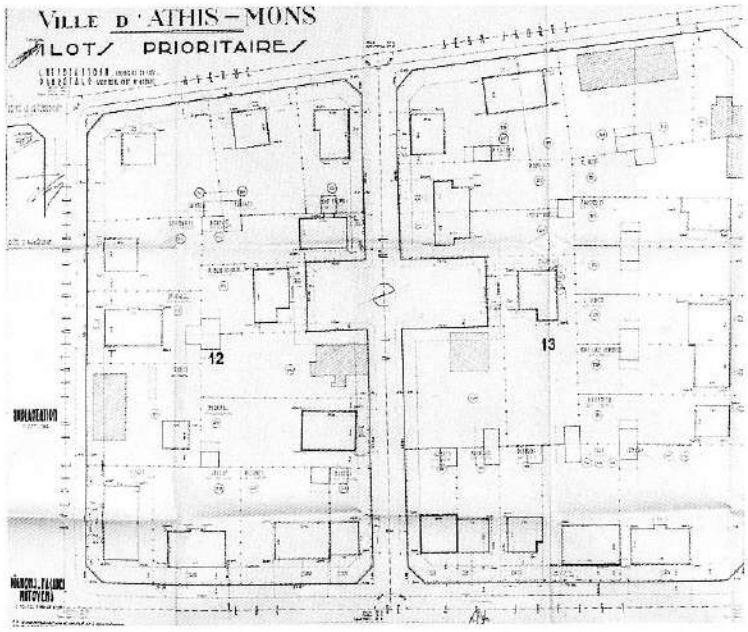
L'autre modification importante, envisagée dès 1950, intervient de façon définitive en 1959 : l'îlot réservé pour un terrain de sports à l'emplacement des anciennes Forges d'Athis est alors transformé en zone d'habitation – la Société des aciéries de Blanc-Misseron s'engageant à y construire un groupe de HLM, tout en cédant à la ville les terrains nécessaires à l'édification d'un groupe scolaire et de ses équipements sportifs.

Sur la base du PRA, les travaux de remembrement se sont engagés. Constituée par arrêté ministériel du 14 avril 1947, qui fixe la liste de ses membres – 486 en 1953 – et lui transfère de plein droit la propriété du sol, l'association syndicale de remembrement[19] et son bureau d'études établissent le nouveau parcellaire en partant du plan de voirie et du plan de masse dressé par Clément Tamburé : 43 îlots ont été tracés, dont 12 numérotés de A à L situés dans les zones de compensation. Après l'établissement du plan des zones d'égale valeur – caractérisées chacune par un prix moyen au mètre carré en fonction de leur emplacement –, les opérations commencent par les îlots 2 à 13 déclarés prioritaires par le délégué départemental en vue de leur reconstruction en 1948. Elles se poursuivent dans les îlots 15 à 20 en 1950 pour s'achever trois ans plus tard dans les terrains de compensation situés de part et d'autre de l'avenue Jean-Jaurès (îlots JKL). Dans l'îlot 1, limitrophe avec Juvisy, une redistribution normale du parcellaire nécessiterait le redressement des limites séparatives entre les communes, constituées par le Mort-Ru – qui doit être comblé –, mais les propriétaires ne consentent pas aux cessions ou échanges de terrains nécessaires. D'une façon générale, l'association tenant à ne modifier que le moins possible la distribution, en laissant le sinistré à son emplacement antérieur ou en le logeant à proximité immédiate, le remembrement n'est pas strictement conforme au plan masse établi par les urbanistes... mais les propriétaires l'acceptent avec d'autant moins d'objections qu'ils retrouvent sensiblement l'aspect ancien. Le remembrement en bâtiments collectifs souhaité par l'administration pour diminuer le prix de revient des fondations spéciales ne convient pas à l'ASR, qui accorde sa préférence aux maisons individuelles antérieures aux bombardements.



Plan des îlots tracés par les urbanistes ; la partie hachurée correspond à l'emplacement des terrains de sport prévus par le PRA (A. D. Essonne).

A titre de protestation contre les nouveaux alignements, certains sinistrés refusent de signer leurs actes d'acquiescement – mais l'abandon de l'élargissement à 10 m de l'avenue Jean-Jaurès, en raison du coût très élevé des expropriations



Plan des îlots 12 et 13 indiquant les limites parcellaires et l'implantation du bâti (A.D. Essonne).

de plusieurs immeubles en parfait état, leur donne satisfaction, ainsi que le maintien de tronçons des rues Bertrand-Maupomé (îlots 17-18) et Pierre-Viole (îlots 9-10) qui devient voie privée. La plupart des réserves portent sur les évaluations des terrains et la taille des parcelles, mais les commerçants, inquiets d'une dépréciation possible de leurs boutiques, contestent le principe même du projet, « puisque, avec la nouvelle formule, les 87 commerçants sinistrés obtiennent un droit d'option pour un emplacement que le sort désignera, sans tenir aucun compte des éléments qui servirent de base pour l'installation primitive des entreprises »[20]. Néanmoins, en 1952, un grand nombre d'îlots sont définitivement remembrés et les arrêtés de clôture n'attendent, pour être prononcés, que le reclassement des voies dans le réseau communal, qui a lieu en 1956 et 1957.

A la suite des bombardements, la SNCF s'est vue dans l'obligation d'augmenter ses emprises auprès des zones d'habitation du Val. Le plan d'urbanisme a prévu, de ce fait, le regroupement des parcelles expropriées dans des zones de compensation obligatoires, dont la principale – une douzaine d'hectares – est une étendue de terrains en bordure de l'Orge, au lieu-dit la Prairie d'Athis connu pour son insalubrité. Avant même la création de cette zone par arrêté interministériel du 30 septembre 1948, une mesure d'occupation temporaire autorise l'association syndicale à prendre possession des terrains – friches et jardins ouvriers appartenant à la famille Chodron de Courcel et à la Société des aciéries de Blanc-Misseron[21] (anciennes forges d'Athis), dont l'expropriation est prononcée en mai 1949. Procédure d'urgence qui s'explique par la nécessité d'une remise en état des sols : l'administration subordonne la construction de cette zone à la réalisation de remblais qui doivent s'effectuer principalement grâce à l'apport des mètres cubes de terre provenant des travaux d'aménagement envisagés dès cette époque à l'aéroport d'Orly. L'amélioration de la salubrité permettra l'expansion de l'habitat jusqu'à l'Orge – principale transformation du quartier dont le remembrement permet de renouer avec un passé discrètement modernisé.

Paray-Vieille-Poste

Pendant que s'ébauche le nouveau quartier d'Athis-Val, les projets d'extension de l'aéroport d'Orly font peser sur Paray une lourde hypothèque. Les perspectives de reconstruction et d'aménagement de la commune sont suspendues depuis 1945 aux décisions du ministère de l'Air puis des Travaux publics et des Transports. Après sa rétrocession par l'armée américaine aux autorités civiles françaises en novembre 1946, Orly est désigné aéroport principal de la région parisienne et son agrandissement mis à l'étude, pour la création de pistes de 2 km et d'une aérogare axée sur la RN 7 qui entraînent dès 1947 un début d'expropriation.

Bloquée vers l'est par la vallée de la Seine et au nord par la présence d'importantes agglomérations, cette extension ne peut se faire qu'en direction de l'ouest, c'est-à-dire au détriment de Paray. Mais jusqu'en 1950 les limites de la future emprise – donc celles de la zone à exproprier – restent incertaines, et de ce fait les habitations sinistrées n'ont jamais reçu réparations. Dès le 20 juin 1945, cependant, les urbanistes Masson-Detourbet et Tambuté ont été désignés par le MRU pour établir le projet de reconstruction et d'aménagement de la commune, en même temps que celui d'Athis-Mons[22]. D'emblée leur projet doit tenir compte de l'extension projetée de l'aéroport et non se limiter aux opérations de reconstruction dans l'ancien périmètre d'agglomération. En 1948, la section permanente de la reconstruction constate, dans sa séance du 1er décembre, que « les limites de l'aire de l'aérodrome entraînent, à plus ou moins brève échéance, la suppression des lotissements situés au nord du Contin et des modifications importantes dans les tracés routiers prévus au plan régional »[23]. L'année suivante, le rapport justificatif dressé par les urbanistes estime possible l'étude d'un nouveau Paray sur le quartier du Contin, qui regrouperait l'ensemble des services publics appelés à disparaître et relogerait les habitants (sinistrés des bombardements et expropriés) sur les parcelles disponibles – le quartier, avec une densité de 20 à 22 bâtiments à l'hectare, comportant de nombreux terrains nus. Après disparition de la zone rurale et de quatre lotissements (la Vieille Poste, la Prévoyante, l'Avenir et la Fraternelle), soit les deux tiers de son territoire, Paray ne comprendra plus qu'une seule zone, une zone d'habitation en ordre continu le long de la RN 7 et du CD 118 qui sépare Paray d'Athis-Mons (secteurs A et B), en ordre discontinu partout ailleurs. Les édifices publics sacrifiés (mairie, poste, école Paul-Bert, terrain de sports et cimetière) seront reconstruits – avec des équipements nouveaux : centre culturel, marché, dispensaire-douches, salle des fêtes, école maternelle – le long de la grande voie axiale (avenue Victor-Hugo) élargie à 20 m.

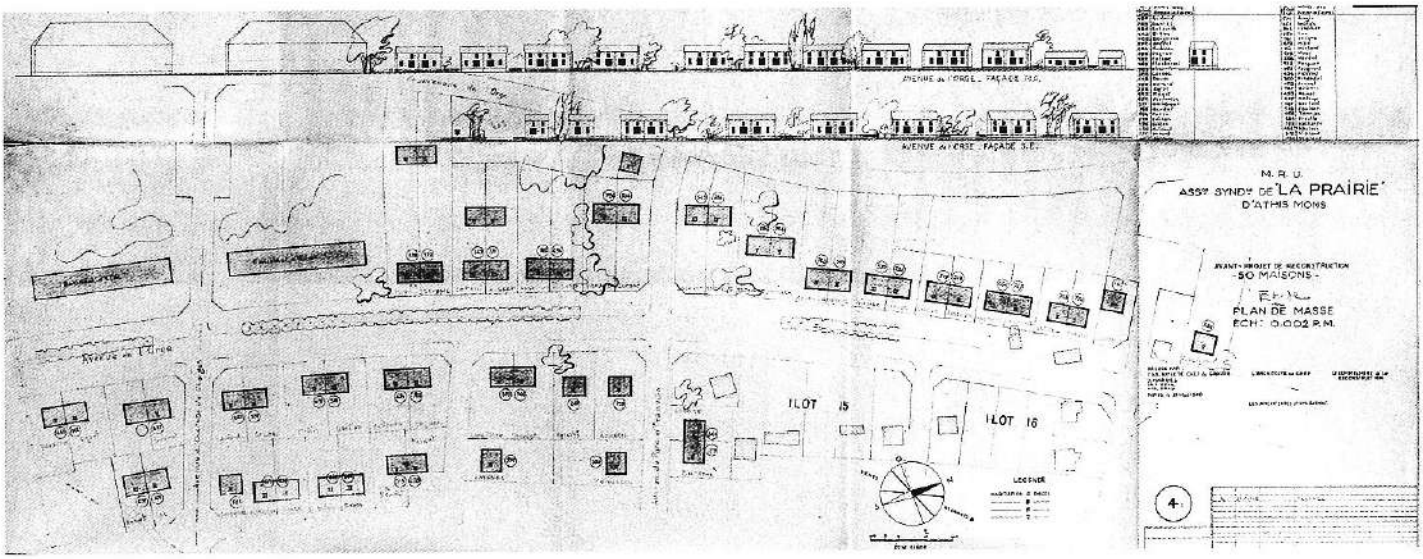
Une des principales questions du projet concerne la création du nouveau cimetière[24] et du terrain de sports ; faute des grands espaces nécessaires sur le territoire communal désormais entièrement urbanisé, c'est la commune de Morangis qui les accueillera près de la déviation des eaux de la Vanne. Au nord-ouest du Contin, en bordure de la zone des servitudes de l'aéroport, les petites rues des Lilas et des Mimosas seront prolongées sur l'avenue Lénine (rue Guynemer) pour permettre la création de nouveaux lots destinés à la reconstruction des habitations sinistrées : malgré la proximité des pistes d'atterrissage, et faute de terrains libres ailleurs, cette zone – un grand champ de betteraves – servira de quartier de compensation pour 45 sinistrés ; les autres, en particulier les « sinistrés totaux » pourront se reloger en pavillons jumelés à l'intérieur du Contin.

Mis à l'enquête publique du 3 au 15 septembre 1949, le projet est approuvé par le conseil municipal le 8 octobre, sous réserve de modifications portant sur l'emplacement du dispensaire et du bureau de poste, et reçoit l'approbation par arrêté préfectoral du 7 juin 1951[25].

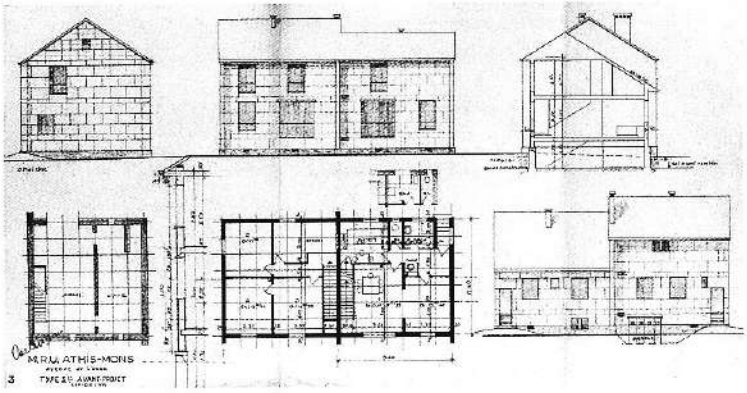
L'aventure de la Reconstruction

La Prairie d'Athis

Dans la zone sinistrée d'Athis-Mons, les urbanistes ont évalué à 638 le nombre total de logements à reconstruire, pour le célibataire comme pour la famille de sept enfants. Avant même la fin des opérations de remembrement, deux associations syndicales de reconstruction (ASR) sont constituées, la loi faisant obligation aux sinistrés de devenir membres d'un tel groupement pour bénéficier de la priorité au titre de la reconstruction groupée.



Plan de masse des 50 maisons de la Prairie d'Athis : avant-projet dressé par J. Hardel, 13 mai 1948 (A.D. Essonne).



La Prairie d'Athis : avant-projet d'un pavillon double du type 2bis ; les entrées seront ensuite reportées sur les façades latérales (A.D. Essonne).

L'association syndicale de la Prairie d'Athis, dont les statuts datent du 18 décembre 1947, regroupe 50 sinistrés expropriés pour différentes causes – extension de l'emprise de la SNCF, installation de services publics ou élargissement de voirie – qui doivent être relogés dans la zone de compensation[26]. Chargée de procéder pour leur compte aux opérations de reconstruction immobilière, elle conduit dans cinq îlots (A-E) la réalisation d'« un chantier d'expérience », auquel le délégué départemental de la Reconstruction a réussi à intéresser le ministère, et dont le but est d'exécuter « en traditionnel » un mode de construction économique.

Une douzaine d'architectes, tous agréés par le MRU[27], sont réunis sous la direction de Léo Mendelssohn, architecte en chef[28] et de Jean Hardel, chef de groupe assisté de trois collaborateurs – Thivier, Faine et Petit –, ce dernier spécialement chargé de représenter l'ensemble des autres architectes : ce travail en équipe doit aboutir à la réalisation d'une étude normalisée, source d'économie et de rapidité d'exécution. L'esquisse de Clément Tambuté prévoyait pour la voie de l'Orge des maisons collectives avec boutiques en rez-de-chaussée ; Jean Hardel[29], auteur du plan d'ensemble, conçoit

Le chantier des maisons « en traditionnel », photographié par les agents du MRU en 1949 (C.A.C. Fontainebleau).

Deux maisons mitoyennes situées 33-35, avenue du 18-Avril.

un programme de 57 pavillons jumelés répartis en trois types – types A de 2 pièces, B et C de 3, 4 et 5 pièces[30] –, sur la base des « devis à l'identique » qui lui permettent d'élaborer un modèle de construction susceptible de convenir à tous les sinistrés. Mais dès l'origine du projet, des dépassements de crédit sont prévus, du fait de la difficulté à faire cadrer des créances hétérogènes avec les coûts de construction des plans types.

Pour dix sinistrés – dont les indemnités, spécialement insuffisantes, sont complétées par le Fonds national d'amélioration de l'habitat en décembre 1949 –, l'architecte créée un groupe A3 intermédiaire entre le type A2 et B3. De ce fait, pour parvenir, dans un souci d'esthétique, à jumeler des types semblables, le plan de remembrement est légèrement modifié. Le cahier des charges, dressé en mars 1949, a prévu en effet l'obligation de mitoyenneté par suite de la largeur réduite des parcelles (11 m). La pierre de taille remplace les matériaux utilisés habituellement dans la région : au-dessus d'un soubassement en meulière, les façades et le mur mitoyen sont construits en pierre prétaillée du banc royal de Billy-sur-Aisne, près de Reims, fournie par l'entreprise Cullot[31]. Un auvent en béton armé surplombe la porte d'entrée des pavillons à un étage. Sur une trame composée d'un module de 120 cm, chaque type d'immeuble possède une variante (type bis) qui permet de donner aux sinistrés une surface correspondant à leurs dommages. Il laisse aussi aux architectes d'opération la possibilité d'apporter aux aménagements intérieurs les modifications souhaitées par chacun, pour tout ce qui ne fait pas partie directement du gros œuvre. En juin 1948, les plans sont remaniés conformément aux remarques de M. Boutot, vice-président du groupement des sinistrés : l'entrée de l'immeuble primitivement sur la façade postérieure est déplacée sur la façade latérale ; les escaliers primitivement dans la salle commune

sont reportés dans l'entrée. Mais des critiques d'ordre général portent sur l'ensemble de la conception : monotonie qui résulte de l'uniformité des immeubles, impression de pauvreté provenant d'un trop grand souci d'économie ; un seul sinistré cependant manifeste son désaccord avec le principe même des « logements à immeubles séparés » – certes plus économiques, mais « à la valeur marchande indiscutablement moindre... Chacun avait construit son pavillon selon son goût et selon ses moyens, le Français est individualiste. On va nous construire une cité ouvrière ou un coron de mineurs, c'est inadmissible... »[32].

Adjugés le 17 septembre à l'entreprise Gueudet, les travaux commencent le 15 novembre 1948, grâce à la décision prise au sujet des fondations spéciales dont le coût est prix en charge par l'Etat. La mauvaise qualité du sol – argile grise inondée et trous de bombes – nécessite en effet des fondations exceptionnelles qui représentent 16 % de la dépense totale : le système proposé par la maison Hennebique – voile en béton banché avec armature au-dessus de semelles en béton armé –, jugé trop coûteux, la convention signée entre le MRU et l'ASR le 28 février 1949 limite les murs en béton banché aux façades et au refend principal, les refends intermédiaires étant prévus en maçonnerie de brique. Système insuffisant pour les pavillons doubles Pichard et Junghi, situés à l'angle des avenues de l'Orge et du Parc-d'Orainville, qui se fissurent et s'affaissent de 15 cm en septembre 1949 : l'Etat décide alors de les acquérir en vue de leur cession ultérieure, les sinistrés étant autorisés à reconstruire sur un autre emplacement. La réception provisoire du chantier fait apparaître, en octobre 1950[33], de nombreuses imperfections, la principale tenant à la qualité insuffisante de la pierre, trop perméable à l'humidité. Pour les balcons, l'effet de légèreté recherché par l'architecte ne convainc pas le bureau de l'association, malgré la référence à Auguste Perret, auteur du modèle ; les barres horizontales inférieures seront donc renforcées, sans augmentation de prix de l'entrepreneur.

Mais le principal sujet de litige reste celui des remblais, auquel les mesures prises par l'administration n'ont pas apporté de solution définitive. « Malgré la promesse de rapidité de construction, et bien que deux ans se soient écoulés depuis le début du chantier, celui-ci est pratiquement abandonné... Si les sinistrés, qui attendent depuis si longtemps, ont la possibilité de regarder les maisons, ils ne peuvent en prendre possession et s'y installer, les constructions ayant été édifiées sur un terrain en contrebas du niveau des routes et de la rivière d'Orge, et les remblais ne sont pas faits »[34], lit-on dans une lettre adressée au MRU en octobre 1950. Celui-ci, en décembre 1948, n'estimant pas nécessaire de remblayer la totalité du terrain, avait décidé de limiter la dépense pour la zone à l'ouest de la voie de l'Orge à la façade arrière des immeubles. Une partie des déblais obtenus dans les fouilles devait être laissée sur place pour servir au remblaiement des jardins. Cédant aux arguments de l'architecte, le MRU accepte, par convention n° 35 du 27 octobre 1950, un complément de travaux pour permettre l'accès normal des immeubles en créant autour d'eux une plate-forme de circulation.

Exécutés dans les premiers mois de 1951, ces remblais « ne permettent ni la pose des clôtures mitoyennes, ni la jouissance normale des terrains. Il subsiste à l'arrière des immeubles une large bande de terre très marécageuse et inutilisable dans son état actuel, notamment aux abords du Mort-Ru »[35] : la solution semble donc résider dans la suppression du Mort-Ru, réalisée par les Ponts et Chaussées en novembre. Mais ces travaux ont consisté tout simplement à basculer dans le ruisseau la butte de terre existant sur sa rive droite... si bien que la masse d'eau, n'ayant aucune possibilité d'écoulement, se répand dans les jardins, tandis que le tassement provoqué par l'appareil très lourd utilisé pour les travaux a provoqué un abaissement très sensible du niveau du sol. Il en résulte ainsi des infiltrations plus ou moins importantes suivant les variations qui se produisent dans le niveau des eaux de l'Orge. « L'état actuel de la zone

Les terrains de la Prairie d'Athis transformés en marécage, autour des « constructions d'Etat », vers 1950 (A.D. Essonne).

est plus catastrophique qu'avant le bombardement. Tous les terrains derrière les immeubles sont en marécage, noyés dix mois de l'année, envahis par les rongeurs, reptiles, insectes tels que moustiques...»[36]

Le cabinet Poussin, géomètre à Juvisy, qui réalise le plan de nivellement des terrains – dont l'altitude se situe au-dessous du niveau de la nappe phréatique, à la cote de 32 m 65 – propose leur remblaiement uniforme sur une épaisseur moyenne de 0,85 m, pour les porter à la cote 33,50 : en décembre 1952, un avenant à la convention n° 35 apporte le crédit supplémentaire qui doit permettre d'effectuer ce remblai. Mais c'est à la fin de 1956 seulement, année de la construction du dernier pavillon, que le problème de la mise « hors d'eau » des parcelles trouve enfin sa solution : l'ASR obtient de l'administration centrale que les Ponts et Chaussées utilisent ses terrains comme lieu de décharge d'une partie des déblais effectués à l'aéroport d'Orly.

A un immeuble près, les travaux de reconstruction des maisons d'habitation des membres de l'association sont donc terminés en 1956 et les opérations administratives de liquidation ont très sérieusement commencé. Pour ses 50 adhérents, l'association a fait édifier 57 pavillons, dont trois repris par l'administration. A la fin de l'exercice 1961, sa dissolution est prononcée par arrêté du MRU[37], après acceptation de l'arrêté de ses comptes nécessaire à la délivrance du certificat de conformité qui fait ses adhérents définitivement propriétaires.

L'ASR de l'Ouest du Val d'Athis

En dehors de la zone de la Prairie d'Athis, les opérations de reconstruction ont pour maître d'ouvrage l'association syndicale de l'Ouest du Val d'Athis, dont les statuts sont approuvés le 13 avril 1948 par le MRU. Un chantier de 11 îlots prioritaires devant s'ouvrir aussitôt, les propriétaires compris dans ces îlots sont les premiers à adhérer à l'association, dont la liste comporte d'abord 246 inscriptions ; le 19 avril 1949, 65 nouveaux membres adhèrent pour faire partie du programme de reconstruction de 1949 (îlots 15 à 20). Jusqu'en 1958, 23 extensions successives portent la liste à 372 membres. Mais à la suite d'apurations effectuées par suppression de doubles emplois ou de personnes n'entendant pas faire gérer leur créance par l'ASR, 132 inscriptions sont radiées et la liste définitive arrêtée à 240 noms.

Pour ces 240 adhérents, l'ASR doit faire reconstruire trois immeubles collectifs (préfinancés) – à l'intention de 6 adhérents – et 245 immeubles individuels – quelques associés faisant reconstruire plusieurs pavillons – regroupés dans 35 îlots, dont 4 (EFHI) empiètent sur la zone de compensation de l'Orge et 3 (JKL) occupent celle qui s'étend entre l'église et le groupe scolaire détruits. La reconstruction de ces 35 îlots est répartie en programmes annuels qui s'échelonnent de 1948 à 1950 et en 1953 : îlots 3 à 13 pour le programme 1948 ; 1-2 et 15 à 22 pour le programme 1949 ; 23, 24, 26 et EFHIJ en 1950 ; 1953 pour l'îlot K et les « isolés » situés en dehors de la zone remembrée par îlots,

c'est-à-dire dans les rues du Cottage et sur le bord de Seine, au nombre de 23.

Sur le terrain d'emprise de la plupart des îlots, le sol a été bouleversé par les bombardements ; les excavations des trous de bombes ont été remblayées par des apports hétérogènes composés de débris de démolition et de gravois, ce qui nécessite leur curage et l'exécution de fondations spéciales ; dans les îlots situés en bordure de l'Orge (EFHI), à côté de la Prairie d'Athis, comme dans l'îlot K, le niveau des terrains, inférieur à la cote adoptée comme niveau des sous-sols par l'architecte en chef (33,60), oblige là aussi à renforcer les travaux d'infrastructure : pieux battus descendus à 6 m et longrines ou simples poutres en béton armé selon les cas, pris en charge par le MRU sur crédits spéciaux par conventions passées avec l'ASR.

Le remblaiement fait également l'objet de conventions : l'ensemble des voies bordant les îlots prioritaires ayant été surélevé en relation avec la création de l'avenue de l'Orge, les terrains sur lesquels doivent s'élever les immeubles reconstruits se trouvent désormais en contrebas. Lors des opérations de remembrement, l'administration avait indiqué aux propriétaires que les terrains seraient remblayés au niveau des voies ; mais entre-temps et devant l'importance de la dépense, l'Etat a limité la prise en charge des remblais à la mise à niveau du terrain sur la façade avant des immeubles : en décembre 1950, le cubage nécessaire à cette opération est estimé à 4 800 m³ pour les 116 immeubles des îlots 3 à 20. Huit mois plus tard, sur l'évaluation de M. Poussin, géomètre à Juvisy, un avenant à cette convention autorise un apport de 2 425 m³ supplémentaires, pour obtenir à la fois un aspect satisfaisant et ménager un accès commode aux immeubles en les remblayant sur leur pourtour ; la partie inférieure sera constituée par des mâchefers ou scories et la partie supérieure, sur 70 cm d'épaisseur au minimum, par de la terre végétale. Mais le remblaiement général d'Athis-Val est une opération de longue haleine, nécessitant des moyens de financement adéquats et dont le délégué départemental a conscience qu'elle relève, dans son ensemble, de l'Aménagement du territoire ; la solution d'un problème de cette ampleur échappe à la compétence de la Direction du centre de règlement des dommages de guerre de Paris... En 1957, c'est pour faire face aux cas les plus urgents signalés sur les îlots HIEF – de 30 à 50 propriétaires riverains d'une voie relevée de 2 à 2, 50 m dont les parcelles d'angle ou d'extrémité nécessitent un remblaiement spécialement important – qu'un crédit de 4 millions lui est accordé.

Le travail des architectes

Léo Mendelssohn, architecte en chef à qui l'étude du plan de masse est confiée, s'adjoint pour les îlots du programme 1948 trois architectes d'études – Paul Ohnenwald, Thivier et Poggi[38] et Paul Garofalo –, eux-mêmes assistés d'architectes d'opération en contact direct avec les sinistrés. Un îlot prioritaire devant présenter une unité architecturale et des dispositions d'ensemble, l'étude ne peut être entreprise qu'après la détermination de toutes les indemnités dont disposent les sinistrés, grâce à la vérification des devis à l'identique et des dossiers administratifs soumis au délégué départemental. Transmis par l'architecte d'étude, les avant-projets, accompagnés d'un devis descriptif général, sont mis au point par les architectes d'opération. Mais, en 1948, des dysfonctionnements ralentissent la procédure : insuffisance manifeste d'un certain nombre de plans auxquels l'architecte en chef refuse son accord, retard des architectes débordés par l'ampleur de la tâche – qui oblige à recourir à un atelier de dessinateurs chargés de compléter les plans –, le bureau de l'association exprime son mécontentement de constater que les travaux ne pourront pas commencer avant la fin de l'année[39].

Fort de cette expérience, il suscite, pour le programme 1949, la création d'un bureau groupant les sept architectes d'étude[40], ayant pour but de normaliser et de « typifier » les éléments de construction dans l'intérêt général des sinistrés. Pour chaque îlot, un architecte d'études sera chargé des

plans d'exécution et des devis généraux et particuliers, autrement dit de l'ensemble du travail jusqu'à l'adjudication, seule la conduite des travaux revenant aux architectes d'opération ; en aucun cas ceux-ci[41] ne devront être mis en avant par l'architecte d'études pour recevoir l'avis des sinistrés, à qui l'on demande d'« abandonner un peu de leur amour du particulier », pour obtenir « un habitat supérieur à celui qu'ils possédaient »[42]. La standardisation doit permettre en effet de comprimer les prix de revient à la fois pour les matériaux extérieurs – le bureau d'études préconise le béton de pouzzolane avec enduit moins coûteux que la meulière – et les équipements intérieurs – même disposition d'appareils à gabarit unique dans les salles de bains et les cuisines, un seul type d'escalier de 90 cm de largeur d'emmarchement et d'1 m 90 de largeur de cage, ou deux ou trois à la rigueur, « ce qui sera déjà un gros progrès par rapport à plusieurs dizaines comme c'était le cas l'an dernier ». Désaccords entre les architectes, implication inégale de leur part dans le programme, ou obstruction des sinistrés qui « pour la plupart ont la mystique de la meulière » et acceptent mal de renoncer aux matériaux de leur choix ? Toujours est-il qu'en juin 1950 le bureau de l'association est obligé de dresser un constat d'échec de la coordination dont les responsabilités semblent partagées : pour Georges Dumont, chargé d'élaborer le programme en accord avec le bureau, les réunions hebdomadaires entre architectes d'études, d'opération et entrepreneurs se sont révélées inutiles, faute de réels « moyens de coercition », l'idée de l'atelier d'études ayant été « torpillée par l'égoïsme des architectes régionaux » ; sa nomination comme architecte pilote de cet atelier aurait provoqué l'hostilité de M. Mendelssohn, ce qui l'a amené « à laisser glisser et à se désintéresser des chantiers ». Mais le bureau pense aussi que « M. Dumont, architecte de clientèle internationale, avait certes des idées, mais besoin de quelqu'un d'autre pour les exécuter »[43]... L'organisation est à nouveau modifiée l'année suivante, du fait de l'établissement par le MRU d'un nouveau contrat type : ce contrat ne prévoit plus d'architectes d'études et d'architecte d'exécution, mais un seul architecte d'opérations par îlot, mandaté par l'AS, à charge pour celui-ci de passer des contrats sous seing privé avec ses confrères, où la répartition des tâches et de honoraires sera précisée.

En dépit de ces aléas, les chantiers progressent – trop lentement certes au gré de l'association, toujours tentée de « faire le procès des architectes et de constater leur peu d'autorité sur les entreprises, qu'il est de leur mission de diriger » ; des difficultés surgissent aussi par suite de la mise en faillite de certaines entreprises qui, de ce fait, laissent les travaux inachevés ; aux prises également avec l'instruction des multiples réclamations qui se présentent chaque jour à son examen, l'association déplore un « travail dépassant les moyens mis à sa disposition, et un personnel notoirement insuffisant pour pourvoir de manière satisfaisante à toutes les tâches dont il est chargé »[44].

Lors de l'assemblée générale de 1955, le bilan fait état de reconstructions achevées pour 63 membres du programme 1948, ainsi que pour 86 du programme 1949, « et dans de bonnes conditions, à quelques exceptions près ». Le programme 1950 en est au stade de la réception définitive pour les 35 immeubles des îlots 21-23A et 26, de la réception provisoire pour les immeubles 23-24B[45]. Au cours de l'année écoulée, l'association a également ouvert les chantiers des îlot EFHI et K , ainsi que celui des « isolés ». A la fin de 1959, la totalité du programme est en voie d'achèvement : après réception définitive de l'îlot I (rue Calmette), deux immeubles sont encore en chantier, deux autres restent à lancer ; la dernière opération entreprise en 1961 – la partie industrielle (une blanchisserie) du dommage de Mme Garnier –, étant retirée à l'association l'année suivante, la reconstruction est dès lors terminée : quinze ans ont été nécessaires pour mener à bien l'édification de 253 bâtiments, moyennant 404 marchés passés à diverses entreprises. Après notification des comptes individuels – les adhérents ont pris possession des derniers bâtiments depuis

L'Ouest du Val d'Athis : pavillon situé 45, rue de Juvisy, îlot 3, P. Garofalo, architecte de groupe.

Maison Bouchaudon composée de deux appartements superposés, 7, rue Paul-Henri-Challine, îlot 12, P. Garofalo, architecte de groupe.

plus d'un an – et désignation d'un liquidateur par le ministère de la Construction, l'association émet un avis favorable à sa dissolution lors de l'assemblée générale du 29 mai 1965.

Architecture modeste, mais dotée d'éléments de confort – salles de bains, chauffage central, etc. – qui faisaient défaut à ceux de l'ancien quartier, les pavillons de petit volume et de faible hauteur – élevés d'un étage sur rez-de-chaussée avec surcroît – sont réservés au logement monofamilial. Mais d'autres maisons, en assez grand nombre, sont divisées en deux, voire quatre logements par niveau et oscillent entre le petit immeuble et la grosse villa : ainsi la maison de M. Bouchaudon, 7, rue Paul-Henri-Challine dans l'îlot 13, composée de deux appartements superposés (living-room, chambres, cuisine, salle de bains), celles de M. Gorse (cuisine, salle à manger, chambres sur deux niveaux) dans l'îlot 18, ou de M. Bourgeois, 76, avenue Jean-Jaurès. La juxtaposition des logements en maisons doubles se rencontre moins fréquemment (6, rue Paul-Henri-Challine, 64-66, avenue du 18-Avril ou 19-19bis, rue Gabriel-Péri). Concentrés essentiellement dans la rue de Juvisy – l'îlot 18 encadré par les rues du Parc-d'Orainville et Emile-Zola contient trois logements individuels, mais 63 logements collectifs et six magasins – les immeubles comportent souvent sous leurs deux étages des boutiques en rez-de-chaussée : une seule dans les immeubles Robin et Egal (81-81bis et 67, rue de Juvisy), deux au n° 75, et cinq dans l'immeuble Clayeux-Dervaux, le plus important du quartier, élevé sur quatre niveaux en bordure de la place Jean-Jaurès. Des boutiques occupent aussi en partie le premier niveau

Maison à habitat collectif, 3, rue Henri-Laire ; l'agencement et la variété des ouvertures animent les façades.

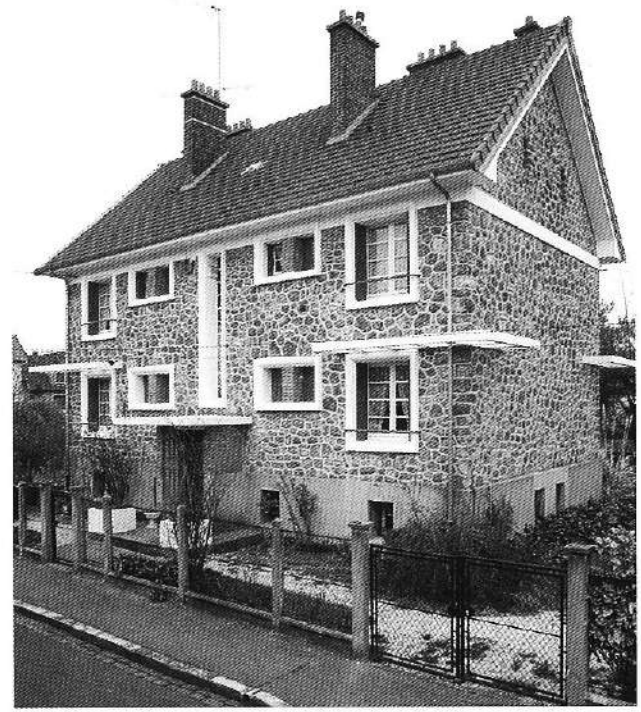
de maisons individuelles : 9, rue Gabriel-Péri, 83, rue de Juvisy (charcuterie Lion) ou 10, avenue du Miroir (salon de coiffure Navoret). Par suite du transfert d'un certain nombre de dommages commerciaux sur des immeubles d'habitation, les hôtels ou meublés sont moins nombreux que dans l'ancien Val, mais trois ont été reconstruits dans les îlots 2, 3 et K (17-19, 51 et 110, rue de Juvisy).

Le choix presque exclusif de la meulière – neuve ou récupérée dans les ruines – donne son unité au quartier. Il exprime aussi la volonté de rebâtir le territoire en continuité avec l'avant-guerre, selon le goût dominant des habitants. Mais les architectes ont adopté aussi la brique creuse et le parpaing de pouzzolane recouverts d'un enduit – par économie quand ils ont dû modifier leurs projets pour assurer l'équilibre financier d'une opération, ou par choix initial

Immeuble Robin, 81-81 bis, rue de Juvisy, îlot 18, Thivier-Poggi et Bard, architectes d'études ; il comprend 15 logements et une boutique.

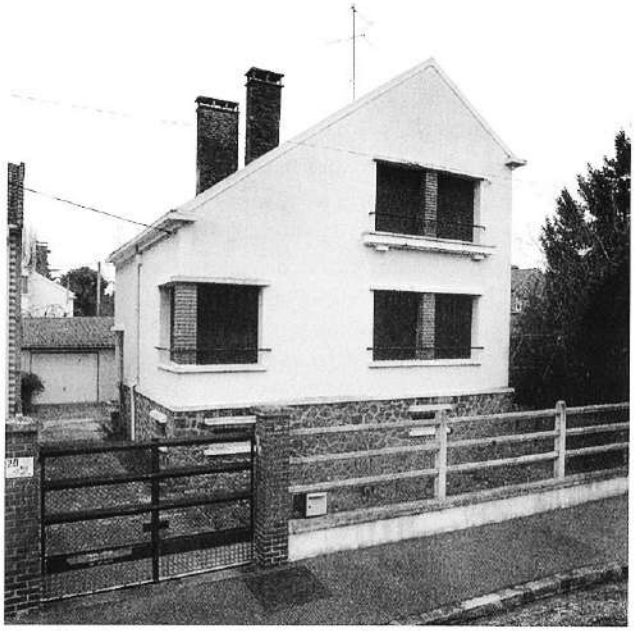
Immeuble Clayeux-Dervaux, 2-4 bis, place Jean-Jaurès, îlot 18-20 bis, Thivier-Poggi et Bard, architectes d'études.

Pavillon, 104, avenue Jean-Jaurès.



Maison à habitat collectif à composition symétrique et auvents-pergolas, 20, rue de la Paix.

comme ceux du programme 1949[46]. Rénovée par la normalisation – devantures de boutiques, portes et fenêtres types dessinées par les architectes d'études –, la maçonnerie traditionnelle est associée à des éléments préfabriqués, tels les cadres des blocs fenêtres caractéristiques du « style MRU », les auvents, les pergolas ou les colonnes en béton armé formant porche. Le traitement des baies concourt à la variété des façades, composante essentielle de l'impression générale sous une apparente uniformité : asymétrie des baies aux proportions variables ou alignement répétitif de modules identiques, isolés ou doubles, petites fenêtres verticales, oculi, baies d'angle à meneau traité en brique de parement, claustras dans les cages d'escaliers ou en encadrement de porte d'entrée. Certains détails permettent d'identifier la main d'un architecte : Jean-Paul et Jacques Chauliat affectionnent les claustras ou « fenêtres d'escalier en béton armé translucide » (4, rue Gabriel-Péri ; 11, rue Emile-Zola ; 76 et 82, avenue Jean-Jaurès, etc.) et Georges Dumont semble privilégier les façades pignons à toiture dissymétrique (20, 24, rue du Vercors ; 13, rue Gabriel-Péri). Des différences parfois sensibles existent entre les plans et le bâtiment réalisé : modification du nombre d'étages, réduction ou accroissement de surface, suppression d'éléments de décor (bandeau de façade, jardinières, parement



Pavillon à toiture dissymétrique construit par G. Dumont, architecte d'études, en parpaings de pouzzolane sur soubassement de meulière, 20, rue du Vercors.

Vue d'ensemble de la cité des Fleurs.

de brique, etc.) permettent d'adapter le projet à la situation financière du sinistré.

Dans ce tissu pavillonnaire, la cité des Fleurs (118-120, avenue Jean-Jaurès) introduit une rupture et annonce, sur une petite échelle, les nouvelles typologies composées par blocs selon des critères d'économie et de simplicité. Partie centrale de l'îlot K, la cité se compose de trois corps de bâtiments comprenant 40 logements réalisés suivant la procédure du préfinancement, c'est-à-dire des avances accordées en totalité par l'Etat ; l'intervention directe du MRU a été rendue nécessaire par la difficulté à faire aboutir une opération de reconstruction en habitat collectif, seule à même de tirer profit de fondations spéciales très onéreuses. L'îlot K étant, avec les îlots J et L – c'est-à-dire les terrains formant la zone de compensation en bordure de la rue de Juvisy – le plus endommagé par les bombardements, les frais de fondations exceptionnelles sur pieux en béton armé, rendues indispensables aussi par la nature du sol – d'anciens marais remblayés en 1930 – seraient excessifs pour la construction de simples pavillons : c'est la raison pour laquelle la délégation départementale du MRU a réuni les six principaux sinistrés d'Athis-Mons, propriétaires d'habitations collectives, à l'origine remembrés en ordre dispersé,

HLM construits par la SNCF dans l'îlot K, 98-116, avenue du 18-Avril.

Un des trois immeubles reconstruits par la Société des habitations économiques dans le quartier du Cottage, 1-7, rue d'Orléans.

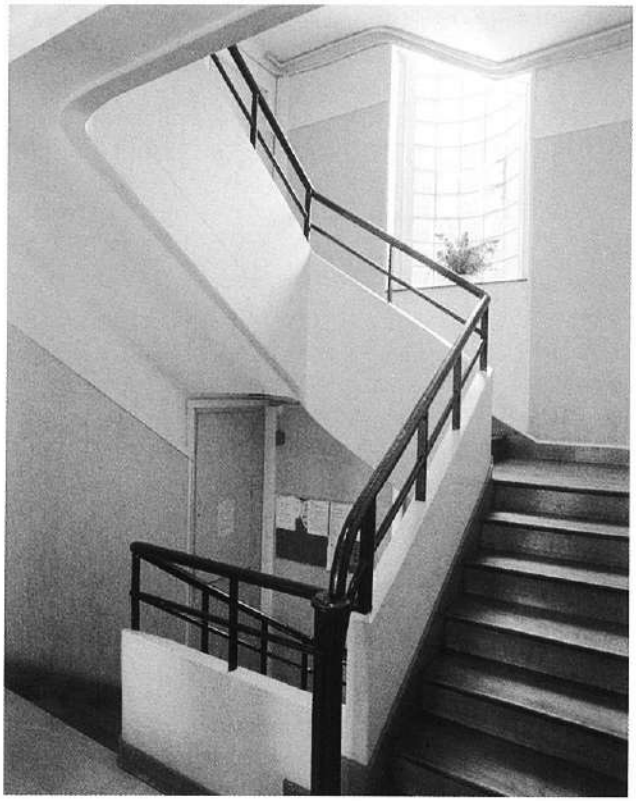
et obtenu leur accord pour se grouper sur l'îlot K afin d'y édifier pour eux un ensemble d'immeubles préfinancés. Pour la même raison, la délégation a conclu un accord avec la SNCF pour la construction par celle-ci d'habitations à loyer modéré sur les îlots J et L. L'espace central de la cité des Fleurs, comprenant une pelouse libre entourée d'une rue de desserte avec entrée sur la rue Jean-Jaurès, est entouré de trois immeubles identiques à trois étages sous comble, avec jardins privés à l'arrière à l'usage des locataires : le cahier des charges, établi par Léo Mendelssohn[47], impose «une unité de structure et de composition architecturale» et l'emploi, pour le gros œuvre, de parpaings de pouzzolane sous un enduit en ciment formant dalles, avec encadrement des croisées en béton moulé. Adjugé en avril 1954, le chantier est terminé pour le gros œuvre en 1956 et la réception définitive prononcée le 4 janvier 1958.

Dans le périmètre de l'ASR, mais avec la Société des habitations économiques pour maître d'ouvrage, trois petits collectifs d'un étage sont construits en matériaux industriels : éléments préfabriqués de béton mis en œuvre selon le procédé Enklay Ciment[48] par l'architecte Jacques Voillemot en 1954. Répartis en trois groupes sur les rues d'Orléans et de la Prévoyance pour remplacer treize pavillons détruits de la Société au moyen des dommages de guerre mis à sa disposition, ces immeubles bénéficient du régime de la loi Courant[49] sur les logements économiques et familiaux.

Les chantiers d'Etat

Les ICE

Dans la Prairie d'Athis, sur un terrain contigu à celui de la cité Hardel, le MRU entreprend la construction de deux immeubles d'habitation collective relevant du système des ICE. Destinés à être cédés par l'Etat à titre de dation en

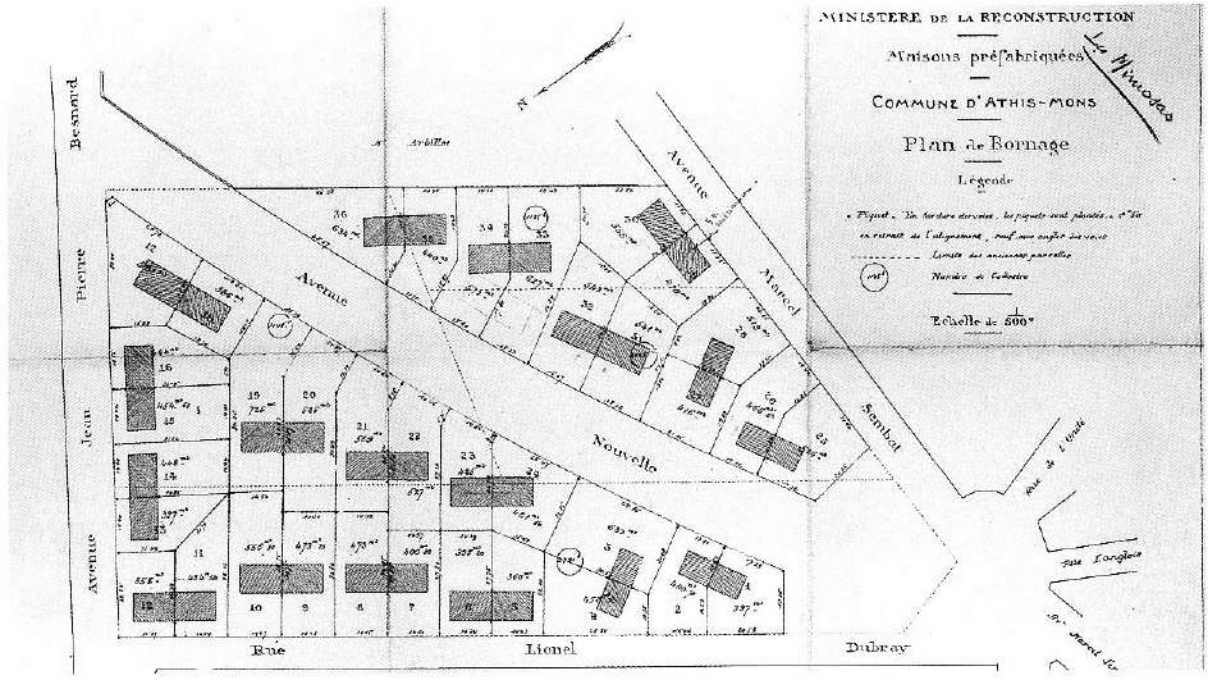


La cage d'escalier de l'un des immeubles collectifs d'Etat, 1-3, avenue du 18-Avril ; des pavés de verre ont remplacé en 1991 le châssis métallique d'origine avec partie ouvrante.

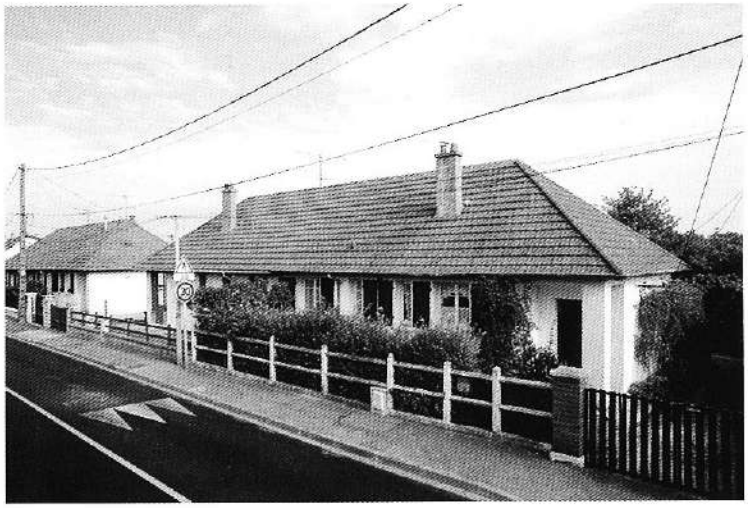
paiement des indemnités de dommage de guerre, selon les dispositions de l'ordonnance du 8 septembre 1945, les deux édifices occupent la même surface bâtie avec des volumes, un aspect et des dispositions intérieures et extérieures identiques. Le terrain, d'une surface de 7 100 m² environ dont le petit côté sud sépare à cet endroit la commune d'Athis-Mons de celle de Juvisy, a été cédé en décembre 1947 par M. Chodron de Courcel. Séparées par un espace libre de 21 m, les façades principales sur l'avenue du 18-Avril sont alignées en prolongement l'une de l'autre avec un recul de 13 m par rapport à la voie : un jardin d'ornement avec pelouses gazonnées entourées d'allées occupe cet espace. Elevés en meulière, les murs des façades sont revêtus d'un enduit en ciment-pierre à joints de fausses dalles carrées qui imite la pierre de taille et contribue, avec les hautes toitures d'ardoise, les cheminées et les grandes lucarnes, au style vaguement tourangeau des bâtiments. Au-dessus d'un rez-de-chaussée fortement surélevé, les plans de Léo Mendelssohn et Armand Néret distribuent chaque immeuble en deux étages carrés surmontés d'un troisième partiellement mansardé et d'un quatrième partiel mansardé entièrement. Chacun réunit treize grands appartements[50] et dans la partie mansardée du troisième étage, cinq petits logements d'une seule pièce-cuisine. Des locaux sont annexés à certains d'entre eux : caves et petits ateliers au sous-sol, séchoirs à linge au troisième étage, dépôts-débarras au quatrième. Chaque vestibule est éclairé par une grille en fer forgé et vitrée que précède un large perron de pierre polie, abrité d'un auvent en béton-pierre sur portique orné de deux pilastres semi-circulaires en saillie. Un grand châssis métallique vitré, avec partie ouvrante, éclaire sur la façade postérieure chaque volée d'étage. La cession des appartements à leurs 34 copropriétaires (17 pour chaque bâtiment) a lieu en 1951 et 1952[51].

Les maisons préfabriquées du MRU : les cités Mimosa et Jules-Vallès

En juillet 1947, dans le cadre des chantiers expérimentaux lancés au printemps « pour l'édification de maisons nouvelles » d'un prix inférieur à celui de la construction traditionnelle, le MRU fait appel à l'entreprise Rouzaud et Fils pour la création d'un lotissement de 50 maisons préfabriquées en bordure de l'avenue Marcel-Sembat et de la rue du



Plan de masse de la cité des Mimosas (A.D. Essonne).



Maisons jumelles de la cité Jules-Vallès.

Mimosa[52], sur le plateau. Dans son usine située au n° 53 de la rue du Chevaleret, cette entreprise parisienne a mis au point, entre 1942 et 1945, un procédé novateur visant à l'industrialisation du bâtiment, qui est récompensé en août 1947 d'une médaille d'or à l'Exposition internationale de l'urbanisme et de l'habitation à Paris[53]. Il consiste en une préfabrication en usine de modules appelés « blocs » qui, lorsqu'ils sont assemblés, sans l'emploi d'aucun liant, peuvent constituer la quasi-totalité des éléments d'un bâtiment (murs porteurs, cloisons, poutres, planchers, linteaux, etc.). Economique en matériaux et en temps, il permet aussi « l'emploi massif de main-d'œuvre non spécialisée – celle des prisonniers de guerre – en remplacement de main d'œuvre artisanale »[54]. Par suite de difficultés d'expropriation – les refus de la Société immobilière d'Athis-Mons et de la Société du cinéma Royal Palace réduisant le terrain

initialement prévu à trois parcelles de taille insuffisante –, une partie du programme est reportée sur l'avenue Jules-Vallès : le 6 mai 1948, 15 parcelles de terre agricoles (5 700 m²) comprises entre l'avenue et les sentiers Saint-Denis et des Rossignols plus tard viabilisés sont réquisitionnées au profit de l'Etat.

A cette date, le chantier de la rue du Mimosa est ouvert depuis plusieurs mois : examiné par la commission consultative du MRU dans sa séance du 2 juillet 1947, le marché, d'un montant de 42 millions de francs, est signé le 1er août suivant et l'ordre de service pour l'exécution du premier lot de 36 logements, notifié à l'entreprise le 10 septembre. Mais le chantier n'avance pas à la cadence prévue au contrat – livraison de deux logements tous les six jours ouvrables –, des difficultés de tous ordres rallongeant les délais d'exécution : remise tardive des bons-matières pour l'approvisionnement en matériaux, grèves de novembre 1947 qui désorganisent la production, modification du plan d'implantation par les architectes, retard dans l'ouverture de la route d'accès à l'intérieur du lotissement[55]. Chargés de suivre le chantier et d'apprécier l'intérêt du procédé lors de visites hebdomadaires, les experts du MRU notent, le 15 mars 1948, que « l'activité est réduite avec un effectif total de quinze hommes »[56], mais celui-ci est passé à 48 le 9 avril suivant ; à la fin du mois, ils constatent que « l'entreprise Rouzaud apporte maintenant plus de bonne volonté et de sérieux dans le relevé des travaux de main-d'œuvre » : jusque-là les ouvriers changeaient plusieurs fois de poste dans la journée, ce qui occasionnait des erreurs appréciables dans le décompte de la durée du travail. Le 13 avril 1949, le chantier est « en cours de terminaison sur le groupe Vallès », mais les malfaçons sont nombreuses et « certaines qui datent du début des opérations n'auraient pas dû se renouveler si l'entreprise avait été mise en demeure de les stopper ».

A la réception définitive des travaux le 19 janvier 1951, l'état des lieux relève un certain nombre de désordres (peintures, carrelages et enduit), en particulier dans le groupe Mimosa, où le passage des gros avions de transport pulvérise les vitres en verre simple fixées par des parcloses en bois ! Mais la question la plus sérieuse résulte du fait qu' un certain nombre de logements ne sont pas encore habités – pour une raison que l'on ignore – « quoiqu'ils aient été terminés depuis presque deux ans ».

Plusieurs fois modifiés, les plans masses répartissent les 50 maisons en deux groupes, l'un de 36 bâtiments dans la cité des Mimosas, l'autre de 14 dans la Cité Jules-Vallès. Correspondant à six types différents mis au point par les architectes Thivier et Poggi, les maisons sont toutes accolées par deux, mais se distinguent par le nombre de pièces (3 ou 4), le nombre d'étages (rez-de-chaussée ou R + 1) et la position du porche d'entrée (au centre ou dans l'angle) – six types représentés aux Mimosas mais un seul (3 pièces jumelées avec porche d'angle) sur l'avenue Jules-Vallès.

Les équipements publics

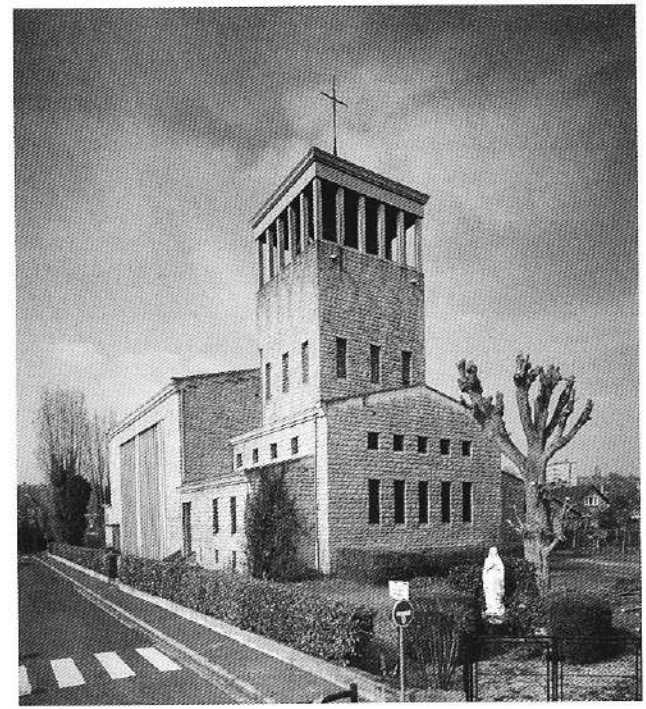
L'église Notre-Dame-du-Val

Avec l'accord de la commission départementale et du délégué, les travaux de reconstruction de l'église du Val sont conduits parallèlement à ceux de l'îlot dont elle forme le centre. Le bureau de l'association de remembrement lui a attribué la parcelle 571 sur l'îlot 26, en bordure de l'avenue Jean-Jaurès. Le sinistre s'élevant à plus de trois millions de francs valeur 1939 (50 millions en valeur 1950) – d'après l'évaluation du « devis à l'identique » de l'architecte Laurence –, l'église figure sur le plan national de priorité et dès 1949, elle bénéficie d'une autorisation prioritaire de travaux de 8 millions de francs sur fonds d'emprunt. En juillet 1951, d'accord avec le Groupement pour la reconstitution des églises et édifices religieux sinistrés[57], le service

central l'inscrit en priorité sur le programme 1951 pour un engagement de 30 millions de francs. La totalité de ces sommes est versée à la Société coopérative immobilière de reconstruction des églises sinistrées de Seine-et-Oise, « La Renaissance des clochers », mandataire de l'association diocésaine de Versailles pour la reconstruction de l'édifice. Les plans, commandés à Maurice Laurence, architecte accrédité par l'évêché, acceptés en juillet 1950 et le permis de construire délivré le 21 avril suivant, le chantier s'ouvre en juin, mais les travaux de terrassement faisant apparaître, sur tout le périmètre de l'édifice, des cratères de bombes remblayés de matériaux hétéroclites et, sous le sol de la crypte, la présence d'une nappe d'eau régulière, il est aussitôt stoppé en attente de l'accord officiel du MRU sur la nécessité de fondations spéciales : l'indemnité de dommages de guerre est alors majorée d'une somme de 5 millions pour l'établissement de pieux forés sous l'ensemble de la construction.

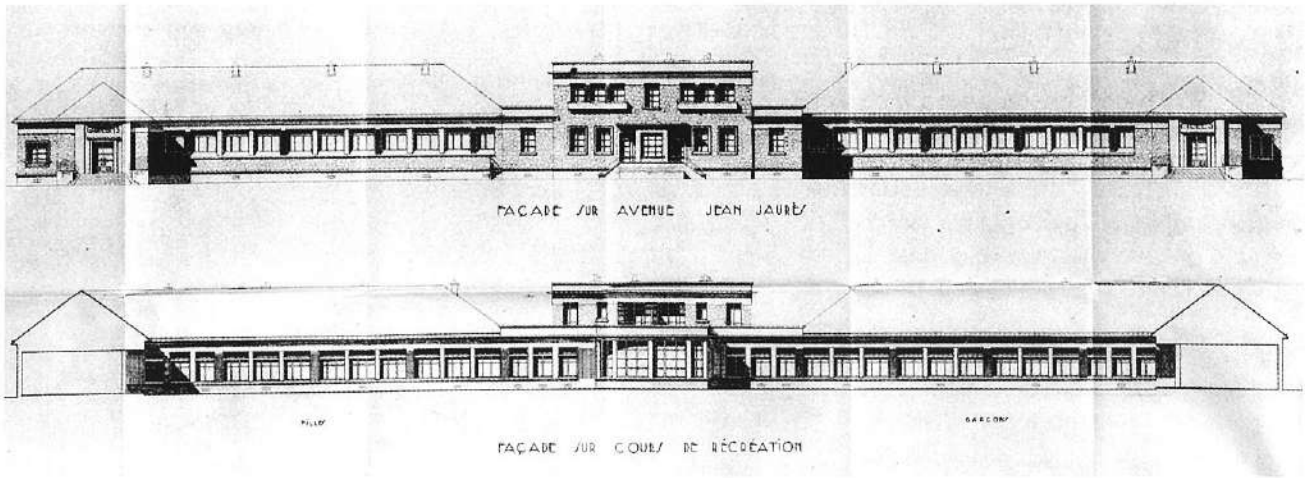
La pierre principale est bénie et scellée le 20 avril 1952 ; en octobre la toiture et le clocher sont pratiquement achevés, puis l'ensemble du gros œuvre en mars 1953 et le presbytère en juillet, mais les travaux ont absorbé la quasi-totalité des fonds disponibles alors que la mise hors d'air nécessite encore l'exécution des verrières des grandes baies à claustra prévues par l'architecte. Après l'ouverture d'un crédit complémentaire de 10 millions, la déclaration d'achèvement des travaux est déposée le 30 septembre 1954, quelques mois après l'inauguration de l'église dédiée le 1er mai à Notre-Dame de la Voie, à l'intention des cheminots.

L'idée dominante du parti architectural a été de centrer tout l'édifice sur l'autel en plaçant celui-ci sur un podium élevé, au-dessus d'une crypte et dans la tour massive du clocher[58]. Une chapelle souterraine et une salle de catéchisme occupent le niveau inférieur. Les murs sont en moellons ébauchés de Saint-Maximin[59] laissés apparents aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'édifice – le béton des six colonnes de la nef et des deux piles formant la base du clocher



Le chevet de l'église Notre-Dame-de-la-Voie.

étant revêtu de ces mêmes moellons. Les plafonds de la nef et du choeur sont caissonnés en béton armé et des dalles perforées forment « chambres de résonance ». Le chœur, la nef et la tribune principales sont éclairés par de grandes verrières dont la trame est constituée par d'étroites piles en béton bouchardé entre lesquelles sont sertis les vitraux en dalles de verre. Réalisées par Jean Barillet fils sur des cartons de Maurice Rocher, décorateur versaillais, elles couvrent une surface de 277 m². Des symboles de couleur vive évoquant les mystères du rosaire se détachent sur un fond de dalles à peine teintées. Sur la façade d'entrée, à gauche du porche, un haut relief de Notre-Dame de la Voie, sculpté par Maurice De Bus, s'élève sur 4 m de haut.



Elévations sur rue et sur cour du groupe scolaire Jean-Jaurès-Calmette ; Mendelssohn, Thivier et Poggi, mars 1951 (A.D. Essonne).

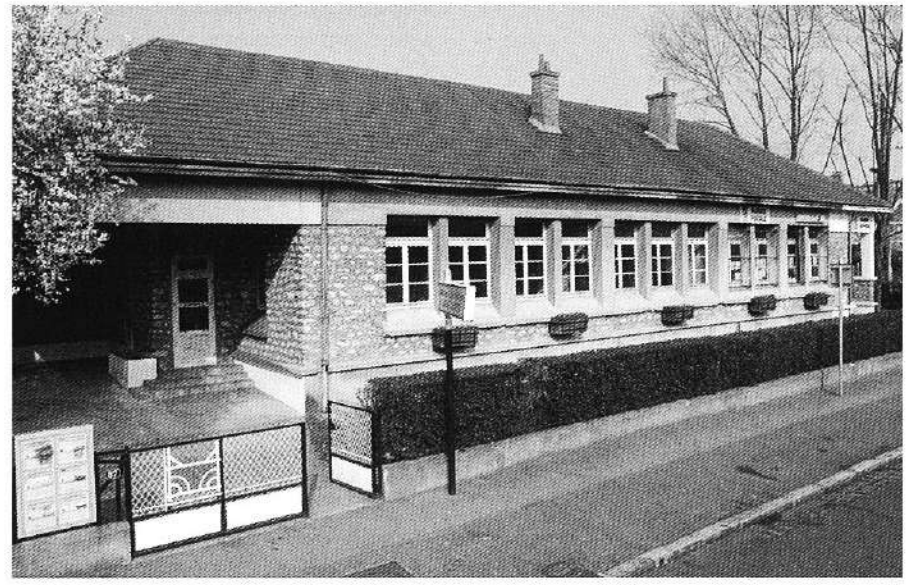
Le groupe scolaire Jean-Jaurès-Calmette

Le groupe scolaire Jean-Jaurès-Calmette n'étant pas classé prioritaire en 1948 – du fait d'un dommage supérieur à 20 millions, cette priorité dépend du comité interministériel –, la municipalité s'efforce de le faire inclure dans les programmes suivants, en faisant valoir l'urgence liée au retour progressif des sinistrés dans le Val. Elle obtient satisfaction en 1950, mais avec un classement en 8e position de priorité seulement sur le plan départemental, bien que « les écoles existantes soient insuffisantes – la construction de la cité de l'Air et du programme de maisons préfabriquées entraînant un nouvel apport de 200 enfants au minimum – et au surplus très éloignées du Val ».

Le 28 mai 1951, le conseil municipal approuve le projet de reconstruction établi par Jacques Thivier et Léo Mendelssohn ; il se compose d'un grand ensemble de bâtiments comprenant cinq classes de garçons et cinq classes de filles, deux classes de maternelle et logements des directeurs ; des cours de récréation et terrains de jeux, ainsi

La rotonde de l'école maternelle Calmette.

qu'un bâtiment de quatre logements pour instituteurs ; les murs seront élevés en meulière avec joints en creux, trumeaux en briques de parement et enduit en soubassement. Pour les éloigner des bruits du chemin de fer qui longe la rue de Juvisy, les locaux scolaires seront disposés en bordure de l'avenue Jean-Jaurès, leur accès étant facilité par « la circulation presque nulle » de la rue, tandis que le bâtiment des instituteurs pourra trouver place sans dommage sur la rue de Juvisy. Le permis de construire est accordé le même jour par le MRU, sous réserve d'une nouvelle étude de la façade sur l'avenue Jean-Jaurès, « laquelle gagnerait à être traitée en horizontales continues comme c'est le cas des façades sur les cours de récréation ». En juillet, les travaux de maçonnerie – qui comprennent des fondations spéciales, le terrain, situé dans l'îlot 21, étant le plus bouleversé du Val puisqu'en bordure des voies ferrées – sont adjugés à l'entreprise Barra et fils de Juvisy, et la réception définitive a lieu le 30 septembre 1954.



Le dispensaire-douches, aujourd'hui mairie annexe, 87, avenue Jean-Jaurès.

La reconstruction s'étant effectuée avec d'importantes améliorations par rapport à l'établissement initial, la part du MRU dans le coût global du projet – 104 millions en valeur 1951, soit plus du double de l'indemnité fixée à 49 millions – s'élève à 47 %, en application des dispositions légales sur la reconstruction des édifices publics.

Le dispensaire-douches

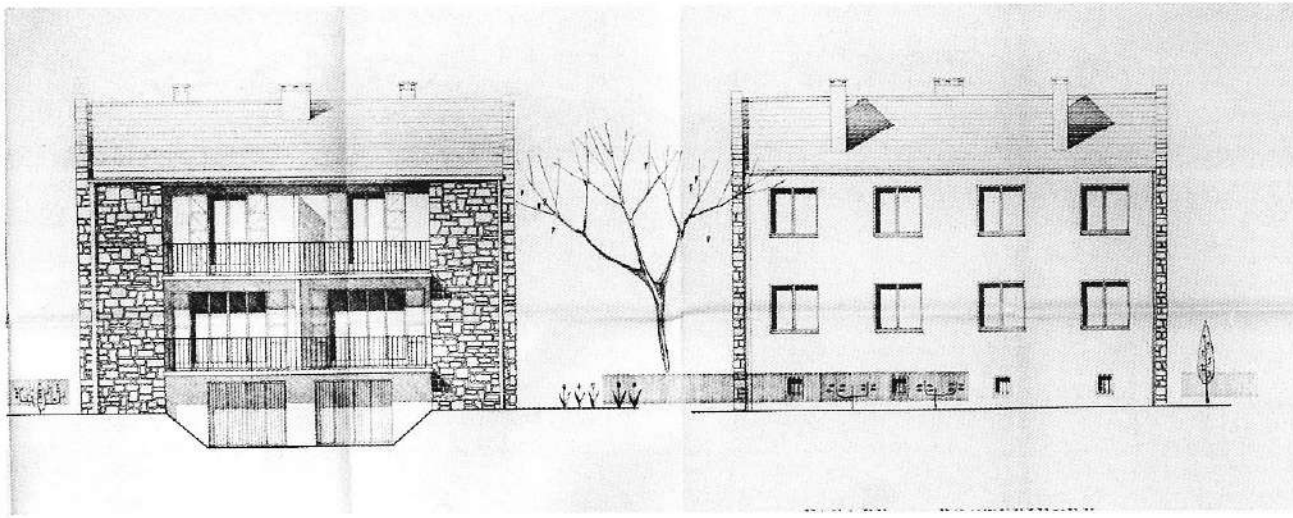
Habilité par délibération municipale du 19 juillet 1948 à diriger la reconstruction des édifices municipaux, mais, sur la demande du MRU, en s'adjoignant un collaborateur – Léo Mendelssohn – vu l'importance des travaux, Jacques Thivier est chargé du chantier du dispensaire-douches, en même temps que de celui des écoles Jean-Jaurès-Calmette. Classé dans le programme de 1948 par la commission départementale de la Reconstruction, l'édifice est installé sur la parcelle 423 mise à la disposition de la commune par le service du remembrement dans l'îlot 23 A, en bordure de l'avenue Jean-Jaurès, face au futur groupe scolaire. En faveur de sa construction ont été autorisés le transfert et la réunion des trois créances de dommages de guerre des douches du Cottage, du dispensaire et du lavoir du Val – ce dernier n'ayant plus de raison d'être étant donné l'installation de salles d'eau dans les nouvelles maisons. La commune y ajoute le million mis à sa disposition en 1948 par l'Union des anciens prisonniers de Seine-et-Oise pour l'amélioration de son dispensaire. Le permis de construire est délivré le 2 janvier 1952, mais, en décembre 1955, les travaux sont arrêtés, l'ASR d'Athis-Val, à laquelle la commune est adhérente, ne voulant pas engager de nouveaux crédits avant de

Le temple de l'église réformée, agrandi en 1991par la construction d'une salle de réunions adjacente.

connaître la valeur exacte de l'indemnité attribuée à la commune, puis reprennent pour s'achever dans le courant de 1956. A l'intérieur du bâtiment élevé en meulière, un revêtement en carreaux cassés de grès cérame orne les murs et les banquettes en béton armé de la salle d'attente du dispensaire.

Le temple

Dans le projet de remembrement de l'îlot 1, la parcelle n° 11, où s'élevait déjà le premier temple, est attribuée à l'« Eglise réformée de France à Choisy-le-Roi ». Inscrite dès 1947 au plan de priorité départemental, la reconstruction de l'édifice est confiée à Claude Le Cœur, architecte désigné par l'association cultuelle : les plans qu'il établit en 1948 conçoivent un bâtiment d'une tout autre ampleur que le modeste édifice en meulière et brique de 1911. Le permis de construire est délivré le 25 août 1954, mais les travaux sont différés, car le montant du projet, très supérieur à l'indemnité de dommages, oblige à « rechercher dans les milieux protestants une aide financière complémentaire »[60], et l'exiguïté du terrain impose l'acquisition d'une parcelle mitoyenne qui n'aboutit qu'à la fin de l'année 1956. Lorsque les travaux s'engagent enfin, en juin 1962, c'est sur de nouveaux plans revus à la baisse par l'architecte : le chantier doit comprendre deux tranches, la première portant sur la réalisation d'un bâtiment à usage de temple provisoire, destiné par la suite à devenir sacristie et garage, la deuxième sur la construction du temple proprement dit. Seule la première tranche est réalisée, formée d'un bâtiment en rez-de-chaussée comprenant une salle de culte et une sacristie, d'une conception simple et de faible volume (maçonnerie en pierres apparentes pour la façade sud-est, parpaings et enduit pour les trois autres façades, revêtement de bois pour la partie haute).



Elévations des maisons doubles Millichmann ;
A. Schmitz, architecte de groupe (A.D. Essonne).

Paray-Vieille-Poste

Constituée le 28 juillet 1949, l'association syndicale de reconstruction de Paray-Vieille-Poste regroupe 42 propriétaires, mais 34 seulement lui donnent mandat pour procéder aux opérations de reconstruction : six ont vendu ou transféré leur indemnité et deux n'ont fait connaître leur projet qu'après l'expiration des délais légaux.

La localisation prévue par les urbanistes est en partie modifiée : tous « reconstruits » au centre du Contin, les sinistrés abandonnent la zone située au nord-ouest du quartier aux expropriés d'Orly qui y sont relogés en cinq immeubles collectifs, construits l'un par la direction de l'aéroport, les autres par l'Athégienne, société immobilière d'Athis-Mons[61]. Répartis en deux îlots A et B selon deux programmes annuels (1949 et 1950), les 34 pavillons sont, à l'exception de deux, achevés en 1957.

Dans l'îlot A, trois architectes[62] reconstruisent, sous la direction de Léo Solotareff, architecte d'étude, 21 maisons – 7 en 1949, 14 en 1950 –, pour la plupart en rez-de-chaus-

Vue d'ensemble des mêmes bâtiments,
situés 97, avenue du Général-de-Gaulle.

Paray-Vieille-Poste : pavillon reconstruit dans l'îlot A du Contin, 53, rue Maurice-Rigolet.

sée et mitoyennes, le long des avenues Paul- Vaillant-Couturier, Rigollet, d'Alsace-Lorraine, de Paris[63] et des Pivoines, ainsi que de la rue Salengro et de l'allée des Fauvettes. L'îlot B –programme 1950 – groupe 13 reconstructions conduites par André Schmitz, architecte d'étude, et quatre architectes d'opération[64].

Les réceptions définitives font apparaître un certain nombre de malfaçons : mécontents de la qualité des travaux – jusqu'à, pour quatre d'entre eux, intenter un procès à l'AS pour vices de construction –, les adhérents imputent cette situation au désintérêt des architectes, mais la présidente de l'association estime qu'elle traduit plutôt les difficultés rencontrées pour faire édifier de petits pavillons dont les travaux n'intéressaient pas les grandes entreprises de construction : il a fallu faire appel à des artisans et des « tâcherons », ce qui a singulièrement compliqué la tâche du bureau et celle des architectes, « mais les adhérents de Paray n'auraient pas voulu d'immeubles collectifs »[65], en dépit du faible montant de leurs créances ; de fait, à la clôture des opérations financières[66], si 8 comptes sont en équilibre et 2 disposent d'un reliquat d'indemnité, 24 présentent un dépassement du coût des travaux sur le montant des fonds versés par l'Etat.

Brigitte Blanc

Notes

3. A.M. Athis-Mons, 5 h 30.
4. A.D. Essonne, 896 W 3.
5. *Idem.*
6. A.D. Essonne, 896 W 2.
7. A.D. Essonne, 896 W 3.
8. *Idem.*
9. « Faute de matériaux et de crédits, les constructions de Paray, dont le montage est le plus récent dans l'arrondissement, n'ont pu être améliorées jusqu'à ce jour ; sur les 2 616 constructions provisoires montées en Seine-et-Oise, 1 621 ont reçu au cours de l'année 1947 une couverture en fibro-ciment ou aluminium remplaçant le carton bitumé, 1 672 ont été protégées par un revêtement de ciment sur treillage céramique ou métal déployé. » A.D. Essonne, 896 W 3.
10. A.D. Essonne, 896 W 1.
11. A.D. Essonne, 841 W 9.
12. CAC, Fontainebleau, 790374/51.
13. A.D. Essonne, 896 W 3.
14. C. Tambuté est également l'auteur du projet d'aménagement du centre d'Abbeville et l'un des architectes des « 4 000 » à La Courneuve et du grand ensemble d'habitation de Stains-Saint-Denis.
15. 9, rue du Commandant-Marchand, Paris XVI. Ils sont désignés par arrêté municipal du 2 janvier 1945.
16. Ces rues nouvelles reçoivent leur dénomination par arrêtés préfectoraux des 16 et 23 avril 1951 : la voie latérale 2 devient rue Jean-Lagrive, la VL 1, Paul-Henri-Challine, les VL 3 et 4, Gabriel-Péri, la VL 5 Henri-Laire, la VL 9 Marc-Sangnier, la voie de l'Orge, avenue du 18 Avril.
17. A.D. Essonne, 834 W 7.
18. Entreprise de construction de wagons-réservoirs, les établissements Claude étaient installés depuis 1926 dans la rue de Juvisy, classée zone résidentielle par le PRA ; entrant dans la catégorie des industries de matériel ferroviaire nécessaires au redémarrage de l'économie, ils obtiennent une autorisation de reconstitution prioritaire sur un terrain situé quai de l'Orge en bordure de la Seine, puis dans la zone industrielle de la rue Vaillant. En 1959, dans le cadre de la déconcentration des industries de la région parisienne, ils seront transférés dans le département de l'Hérault.
19. La première à être créée dans le groupement sud et sud-ouest de la Seine-et-Oise, parmi les 58 communes déclarées sinistrées en région parisienne ; elle sera dissoute par arrêté du 30 mai 1962.
20. CAC, Fontainebleau, 820159/154.
21. Dont l'activité, réduite depuis un certain nombre d'années, est nulle depuis le bombardement, le raccordement aux voies SNCF n'étant pas rétabli.
22. Bien que la procédure ait été engagée, Paray n'a pas été déclarée ville sinistrée. L'arrêté de classement a été préparé, mais n'a semble-t-il jamais été signé ni publié au *Journal officiel.*
23. A.D. Essonne, 834 W 12.
24. La solution d'un cimetière intercommunal privilégiée par l'administration n'ayant pas reçu l'agrément de toutes les communes qui y étaient intéressées.
25. Son article 2 prévoit la modification de quelques opérations de voirie ; en 1955, un nouvel arrêté supprime l'élargissement de l'avenue Victor-Hugo.
26. Sa création a eu lieu le 23 mai 1947. En tant qu'association la plus ancienne, elle est gérante du point de vue budgétaire de l'ensemble des quatre associations de la partie sud de la Seine-et-Oise : La Prairie, l'ouest d'Athis-Val, Juvisy et Etampes. L'ASR de Paray est gérée par celle de Noisy-le-Sec.
27. Louis Aubert, Paul Binet, Pascal Bonnet, Charles Coupa, Dameron, Durand, Maurice Faine, Raymond

Petit, Rouquet, André Sommaire, René Tacher, Jacques Thivier, certains parisiens, d'autres locaux – Charles Coupa exerce à Savigny-sur-Orge, Louis Aubert à Juvisy, René Tacher à Ivry, Jacques Thivier à Athis-Mons.

28. Architecte parisien, 36, rue de Tocqueville, Paris XVII ; il est l'auteur notamment du groupe scolaire Velter à Houilles dans les Yvelines.
29. Architecte DPLG, urbaniste diplômé de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris, 191, rue de l'Université, Paris, VII.
30. 12 pavillons du type A ; 16, 7 et 6 du type B ; 3, 2 et 11 du type C. Le type B est identique au type C et mesure 7,20 m de largeur au lieu de 8,40 m ; il existe aussi quelques pavillons isolés.
31. Les établissements Cullot, exploitants de carrières en galeries souterraines à Reims depuis 1922, sont par ailleurs gérants de la société Carrières et Tailleries de l'Ile-de-France, 60, rue de Lisbonne, Paris.
32. A.D. Essonne, 891 W 1.
33. Alors que le planning des travaux prévoyait l'achèvement de tous les pavillons à la fin juillet 1950.
34. A.D. Essonne, 891 W 3.
35. *Idem.*
36. A.D. Essonne, 897 W 4.
37. Arrêté du 13 décembre 1961.
38. Jacques Thivier est à cette époque l'architecte communal d'Athis-Mons. Il travaille en association avec René Poggi dans deux agences : 129, rue Marcel-Sembat à Athis et 10, rue Paul-Strauss à Paris XX.
39. Les marchés sont mis au point en octobre-décembre, les réceptions provisoires ont lieu en mai 1950 et, en 1951, deux îlots seulement (12 et 13) peuvent être reçus à titre définitif.
40. Georges Dumont, Léo Mendelssohn, Jean-Paul et Jacques Chauliat, Thivier et Poggi assistés de Bard, Georges Trouillot, Paul Ohnenwald, Maurice Fournier.
41. Le bureau propose de ramener à dix leur nombre jugé trop élevé – 20 architectes pour 83 sinistrés.
42. A.D. Essonne, 892 W 3.
43. *Idem.*
44. *Idem.*
45. Les architectes de ce programme sont Thivier et Poggi, Aubert, président de la société des architectes de Seine-et-Oise, Trouillot, Valdin, Garofalo, Compère.
46. Une maison avec boutique, 9, rue Gabriel-Péri, se signale par l'emploi de la brique pleine sans enduit.
47. Assisté de Paul Patry, Louis Aubert, Blareau-Guillaume et Thivier-Poggi comme architectes d'opération.
48. Les murs sont composés de nervures verticales en béton armé espacées de 63 cm et remplissage avec dalles de béton vibré.
49. Lancé au début de 1953 par Pierre Courant qui vient de succéder à Eugène Claudius-Petit à la tête du ministère de la reconstruction, le plan Courant prévoit la construction de 240 000 logements par an.
50. Six de quatre pièces principales, cinq de trois pièces et deux de deux pièces.
51. Parmi les sinistrés d'Athis-Mons, un habitant de Valenciennes qui transfère sa créance du département du Nord sur deux appartements et un studio du bâtiment B.
52. Aujourd'hui rue Lionel-Dubray.
53. Elle dépose un brevet le 6 décembre 1943 et est agréée deux ans plus tard par le MRU, le 27 juillet 1945.
54. Notice sur le procédé de construction Rouzaud, CAC, 771080 art. 6. Les éléments en béton creux – à un module cubique et plus couramment à deux modules cubiques – sont retenus par des clavettes carrées en béton moulé ; ils sont montés à sec, en « jeu de construction ». Les montants des murs sont supprimés, grâce aux alvéoles dont la première est remplie de béton et forme pile. Les murs extérieurs des maisons sont formés de deux parois séparées par un vide d'air de 2,5 cm. A cette

date, l'entreprise Rouzaud a réalisé quatre autres chantiers : pour le MRU, 100 logements à Saint-Pierre-Quilbignon-Brest ; pour la SNCF, 36 logements dans la région sud-est, entre Maisons-Alfort et Laroche, et 11 logements à Villeneuve-Saint-Georges ; pour Air-France, 20 logements à Orly.

55. La rue Léon-Blum, tronc commune aux CD 25 et 118.
56. CAC, Fontainebleau, 771080/6.
57. La «Fédération nationale des groupements d'églises et édifices religieux sinistrés», sise 1, rue Jues-Lefebvre à Paris IX, constituée sur la recommandation des cardinaux et archevêques de France pour organiser la reconstruction des édifices religieux, a été consultée par l'administration pour l'établissement des listes de priorité prévues par la loi sur les dommages de guerre.
58. Chanoine Laurent, Athis-Val et son église, s. d.
59. Dans l'Oise, au nord de Chantilly.
60. AD Essonne, 902 W 11.
61. Quant au cimetière et au terrain de sports prévus sur le territoire de Morangis, ils seront finalement implantés au nord-est du Contin.
62. Thivier et Poggi, André Carreau, architecte de la ville d'Antony, et Emile Ramadier.
63. Actuellement avenue du Général-de-Gaulle.
64. Marc Grandpierre, E. Ramadier, Thivier et Poggi, Eugène Valdin.
65. AD Essonne, 891 W 1.
66. L'association est dissoute le 19 décembre 1961.

Liste des sigles

AD	Archives départementales
AM	Archives municipales
ASR	Association syndicale de remembrement Association syndicale de reconstruction
CAC	Centre des archives contemporaines
CTRI	Commissariat technique à la reconstruction immobilière
DGEN	Délégation générale à l'équipement national
ICE	Immeuble collectif d'Etat
ISAI	Immeuble sans affectation individuelle
HBM	Habitations à bon marché
HLM	Habitations à loyer modéré
MdBA	Maison de banlieue et de l'architecture
MRU	Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme
PRA	Projet de reconstruction et d'aménagement
SCI	Société civile immobilière
SCP	Service des constructions provisoires
SCR	Société coopérative de reconstruction

Sources documentaires

- Archives nationales, Centre des archives contemporaines, Fontainebleau.
- Archives départementales de l'Essonne, série W.
- Archives municipales d'Athis-Mons, 5 H (Seconde Guerre mondiale)

- Archives nationales, Paris. Exposition « Reconstructions et modernisation. La France après les ruines. 1918 - 1945 - 1991 ».
- Abram Joseph, *L'architecture moderne en France.* Tome 2, « Du chaos à la croissance, 1940-1946 ». Picard, 1999.
- *L'Illustration*, « Construire ». Numéro spécial, n° 5124, 24 mai 1941.
- Kopp Anatole, Boucher Frédérique et Pauly Danièle, *L'architecture de la reconstruction en France, 1949-1953.* Editions du Moniteur, 1982.
- *Urbanisme*, « Bilan de la reconstruction ». Numéro spécial, n°s 45-48. 1956.
- Vayssière Bruno, *Reconstruction. Déconstruction. Le* hard french *ou l'architecture française des Trente Glorieuses.* Picard, 1988.
- Voldman Danièle, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954, histoire d'une politique.* L'Harmattan, 1997.

Nous remercions

MAISON DE BANLIEUE ET DE L'ARCHITECTURE
Béatrix Goeneutte et **Hélène Planque**

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES « LES PORTES DE L'ESSONNE »
Sylvie Mazel, service aménagement, et **Virginia Furgerg**, SIG

DRAC ILE-DE-FRANCE, SERVICE DE L'INVENTAIRE GÉNÉRAL
Dominique Hervier, conservateur général, conservateur régional
Brigitte Blanc et **Antoine Le Bas**, conservateurs du patrimoine
Philippe Ayrault, photographe, **Isabelle Duhau**, documentation
Pascal Pissot, dessinateur, **Florence Drouhet**, bases informatiques, **Michèle Secretin**, secrétaire

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE, DIRECTION DE LA CULTURE, SERVICE DU PATRIMOINE
Monique Schiratti, Anne Lediberder

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE L'ESSONNE
Frédérique Bazzoni, Aude Garnerin, Sylvie Mayaud-Foulon

ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PATRIMOINE DE L'ILE-DE-FRANCE (APPIF)
Denis Woronoff, président, **Jean Lelaidier**, secrétaire général

ASSOCIATION ORGE ESSONNE CARTOPHILIE
Jean et **Jeanne Regnier**

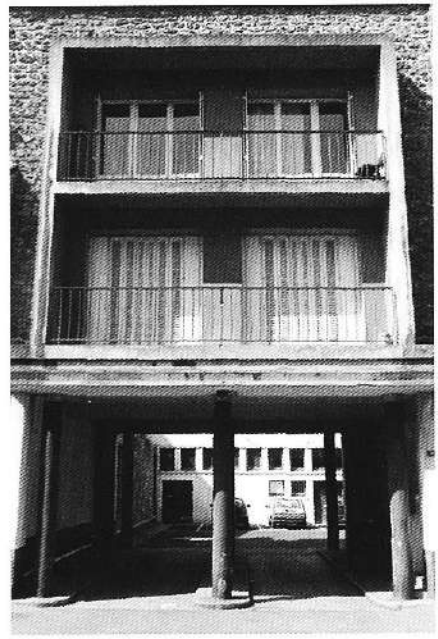
ATHIS-MONS : **Mme Devers, Mme Dupuis, M. Mazillier**
JUVISY-SUR-ORGE : **Jean Fourest**

SERVICE DES RETRAITÉS, VILLE D'ATHIS-MONS
Mireille Séverin et **Christine Loreaux**

SERVICE DES ARCHIVES, VILLE D'ATHIS-MONS
Dominique Delarue

Marie-Claire Roux, enseignante d'histoire au lycée Pagnol d'Athis-Mons, et les élèves
Frédéric Guérin, Nkengé Ngoma, Djouzi Adada, Vanessa Alize, Aurélie Chevalier, Meryam Drissi

Tous les propriétaires qui ont accueilli le Service de l'inventaire sur les trois communes,
le **Père Van Hall**, de l'église Notre-Dame-du-Val à Athis-Mons



Rue du Doctor-Vinot, Juvisy-sur-Orge
(coll. MdBA)

L'Inventaire général

L'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, créé en 1964 par André Malraux, est un service de recherche et de documentation du ministère de la Culture et de la Communication. Au sein de la Direction de l'architecture et du patrimoine, il participe à l'étude et à la protection du patrimoine, avec les services de l'Archéologie et des Monuments historiques.

Durant les premières années de son existence, l'**Inventaire**, en liaison étroite avec les collectivités locales, réalisa un premier recensement patrimonial, le pré-inventaire, à partir duquel, lorsqu'il existe, s'élabore aujourd'hui l'inventaire topographique. Pour celui-ci, **l'Inventaire** développe une méthode scientifique nationale d'enquêtes de terrain et constitue peu à peu la plus importante documentation historique, graphique et photographique jamais rassemblée sur l'ensemble du patrimoine français, architectural et mobilier... « de la petite cuillère à la cathédrale », selon une formule célèbre.

L'Inventaire, par ses enquêtes territoriales menées sans exclusive, contribue activement à l'élargissement de la notion de patrimoine : il étudie l'usine comme le château, l'outil comme le tableau, l'abbaye cistercienne comme l'immeuble du xxe siècle.

L'Inventaire, avec une équipe installée dans chaque région, à la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC), est le révélateur de l'identité culturelle régionale.

Depuis sa création, l'Inventaire s'applique à mieux faire connaître le patrimoine de chaque région de France, en particulier aux habitants et aux visiteurs, grâce aux bases de données documentaires, à des expositions et à de nombreuses publications. Ainsi, depuis trente-cinq ans, **l'Inventaire** exerce avec rigueur et passion son métier de généraliste du patrimoine.

Les éditeurs

Association pour le patrimoine d'Ile-de-France (APPIF) : dès 1984, elle s'est donné pour mission de favoriser l'étude et la connaissance du patrimoine de l'Ile-de-France, notamment en publiant les travaux du **Service de l'inventaire général d'Ile-de-France.**

MONUM, Les Editions du patrimoine : elles ont pour but de diffuser et transmettre un patrimoine commun de plaisir et de connaissance. Le ministère de la Culture et de la Communication a confié au Centre des monuments nationaux une mission d'éditeur public qu'il assure sous la marque MONUM, *Editions du patrimoine.*

Les collections nationales

- La collection « **Itinéraires du patrimoine** » (IT), conçue comme un outil de tourisme culturel, convie à la découverte des chemins du patrimoine.
- La collection « **Images du patrimoine** » (IP) veut présenter au public les images les plus belles et les plus intéressantes recueillies par les chercheurs et les photographes.
- La collection « **Cahiers du patrimoine** » (CP) révèle les découvertes les plus intéressantes faites lors des enquêtes.

En Ile-de-France, tous ces ouvrages ont été conçus et rédigés sous la responsabilité scientifique de Dominique Hervier, conservateur général du Patrimoine, conservateur régional de l'Inventaire général.

Ouvrages sur l'Essonne

«Images du patrimoine» n° 77
Canton de Bièvres
1990, 52 p., 100 ill., 11 €
Auteur : Dominique Letourneur
Photographe : Jean-Bernard Vialles

«Itinéraires du patrimoine» n° 227
Marcoussis
2000, 48 p., ill., 5 €
Auteur : Brigitte Blanc
Photographe : Philippe Ayrault

«Itinéraires du patrimoine» n° 238
Le château de Montlhéry, l'enceinte urbaine, l'hôtel-Dieu, la prison de la prévôté
2001, 40 p., 5 €
Auteur : Brigitte Blanc
Photographe : Philippe Ayrault

«Cahiers du patrimoine» n° 56
Etampes, un canton entre Beauce et Hurepoix
1999, 300 p., ill. couleur, 44,21 €
Auteurs : Monique Chatenet, Julia Fritsch, Dominique Hervier *et al.*
Avant-propos : Michel Berson
Préface : Jean-Marie Pérouse de Montclos
Photographes : Pascal Corbierre et Jean-Bernard Vialles

À PARAÎTRE
«Images du patrimoine»,
Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste

Pour commander, vous pouvez contacter votre libraire ou l'APPIF

☎ 06 21 51 88 62
FAX 06 21 51 99 82
appif@free.fr

Monument érigé à la mémoire des victimes des bombardements du 18 avril 1944, Athis-Mons (coll. MdBA).

© **Maison de Banlieue et de l'Architecture**
41, rue G. Anthonioz-de Gaulle • 91200 Athis-Mons • Tél. 01 69 38 07 85

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES Toutes les photos sont de l'Inventaire général, Philippe Ayrault (ADAGP) sauf mentions particulières.

Les photographies de biens privés ou publics sont montrées à seul titre infomatif. Tous sont visibles depuis l'espace public. Cette publication n'ayant aucun but commercial ni publicitaire, la responsabilité de Maison de Banlieue et de l'Architecture, des auteurs et des concepteurs ne saurait aucunement être engagée quant aux droits à l'image.

COÉDITION MdBA ET APPIF

RÉALISATION **Edire** • 38, rue d'Enghien • 75010 Paris • Tél. 01 47 70 77 00

IMPRESSION **Mouquet** • 2, rue Jean-Moulin • 93350 Le Bourget • Tél. 01 48 36 08 54

Tiré à 1 500 exemplaires • Avril 2003

Les trois communes des « Portes de l'Essonne » (Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste) subirent d'importants dommages en avril et mai 1944, lors des bombardements aériens alliés visant le triage de Juvisy qui tuèrent plus de 400 personnes et détruisirent de larges secteurs bâtis de ces communes. Comme nombre d'autres cités martyres, ces trois villes sinistrées à des degrés divers ont dû reconstruire une partie de leur patrimoine bâti : c'est l'histoire de ce vaste chantier qui est retracée ici avec sa phase réglementaire préalable, mais aussi à travers ses transformations urbaines et ses créations architecturales.
En effet, la reconstruction des communes s'opéra grâce à la coopération des services de l'Etat (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) avec les sinistrés regroupés en associations et des municipalités. Toute une administration fut mise en œuvre pour exécuter efficacement cette politique de solidarité nationale. Sa réalisation s'opéra dans l'urgence et poursuivit plusieurs objectifs : l'installation de cités provisoire d'hébergement des sinistrés ; le remodelage des quartiers détruits par une réaffectation spatiale des activités urbaines (voirie, services publics, espaces verts, etc.) ; la reconstruction des bâtiments sinistrés selon une restitution à l'identique ou d'égale valeur. Les bâtiments publics et les infrastructures (triage de Juvisy) bénéficièrent d'une redéfinition de leurs missions.
Au terme d'une décennie de reconstruction, c'est un visage renouvelé, dynamique et empreint d'une « modernité » raisonnable que présentaient les trois communes des « Portes de l'Essonne ».
Cette modernité a maintenant plus de quarante ans : fonctionne-t-elle toujours ?
Cette recherche est une première restitution du travail mené par le Service de l'inventaire général de la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France, sur les cantons d'Athis-Mons-Paray-Vieille-Poste et de Juvisy-sur-Orge.

Tarif adhérent : 4 €
Plein tarif : 6 €

MAISON DE BANLIEUE ET DE L'ARCHITECTURE

Avec le concours de la communauté de communes **Les Portes de l'Essonne**

Essonne LE CONSEIL GENERAL

Ministère Culture Communication
Direction régionale des affaires culturelles Ile-de-France

9 782905 313379