Collection "Mémoire et Documents de Seine-et-Marne"

Construire la ville

L'urbanisme en Seine-et-Marne au XXe siècle

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE ET MARNE

77

Conseil Général SEINE & MARNE

www.seine-et-marne.fr

DOCUMENTS

LES CITÉS OUVRIÈRES DU PATRONAT PATERNALISTE

1 - Planches extraites de la brochure sur l'entreprise Menier à Noisiel réalisée à l'occasion de l'Exposition universelle, 1900

2 - Extraits des plans de la cité ouvrière de Champagne-sur-Seine, par Edmond Delaire, 1906

L'URBANISATION DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES : LE RÈGNE DES LOTISSEMENTS PAVILLONNAIRES

3 - Tract publicitaire pour le lotissement du Val du Muguet à Pontault-Combault, vers 1920

4 - Cartes postales représentant 4 quartiers de lotissements dans les années 1920-1930 à Villeparisis, Mitry-Mory et Chelles

5 - Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension d'Ozoir-la-Ferrière : plan général futur (pièce n°11), 1939

L'URBANISME DES TRENTE GLORIEUSES : POURQUOI DES GRANDS ENSEMBLES ?

6 - Plan d'un lotissement créé par l'association Emmaüs, à Pontault-Combault, cité des Marguerites, 23 juillet 1954 et plan du projet de Logement économique de première nécessité pour le ministère de la reconstruction et du logement, février 1954

7 - Plan d'extension est de la ville de Meaux par Le Corbusier dite « cité radieuse », 1956

8 - Maquette du projet d'aménagement du quartier de la ZUP de l'Almont à Melun par l'architecte Léon Bazin, 1970

9 - Série de 4 photos du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme, avril 1958, sur l'usine de préfabrication d'éléments en béton à Chelles et sur la construction de 195 logements à Moissy-Cramayel

VERS LA CONSTRUCTION DE VILLES NOUVELLES : LES EXEMPLES DE MARNE-LA-VALLÉE ET DE SÉNART

10 - Extraits du programme finalisé des villes nouvelles, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart, décembre 1971

11 - Brochure publicitaire publiée par l'établissement public d'aménagement de Melun-Sénart « S'installer à Melun-Sénart Ville nouvelle » (extraits), 1975

COMMENTAIRES

LES CITÉS OUVRIÈRES DU PATRONAT PATERNALISTE

A - Loger les nouvelles classes laborieuses
B - Les cités modèles du XIXe siècle
C - Les utopies patronales et leurs réalités

L'URBANISATION DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES : LE RÈGNE DES LOTISSEMENTS PAVILLONNAIRES

A - Mettre la ville à la campagne
B - Beaux lotissements et publicité mensongère
C - Contrôler le développement urbain

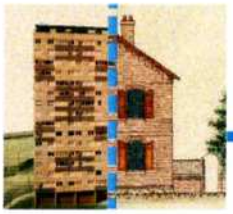
L'URBANISME DES TRENTE GLORIEUSES : POURQUOI DES GRANDS ENSEMBLES ?

A - Vers une architecture moderne
B - Aménager la banlieue parisienne
C - Un nouvel habitat en Seine-et-Marne
D - D'un constat d'échec au renouvellement urbain

VERS LA CONSTRUCTION DE VILLES NOUVELLES : LES EXEMPLES DE MARNE-LA-VALLÉE ET DE SÉNART

A - Une nouvelle manière de concevoir la ville
B - Deux villes nouvelles en Seine-et-Marne
C - Un aménagement toujours en cours

BIBLIOGRAPHIE / SITES INTERNET



Avant-propos

Connaître le passé, pour éclairer et comprendre le présent, telle est l'ambition de la collection « Mémoires et Documents » réalisée par les Archives départementales du Conseil général de Seine-et-Marne. Ce numéro consacré à l'urbanisme, retrace les évolutions majeures qu'a connues le département tout au long du XXe siècle.

Des premières cités ouvrières modernes aux villes nouvelles, en passant par les zones pavillonnaires de l'entre-deux-guerres et les grands ensembles des années 1960, tout ce patrimoine urbain constitue une trame que nous devons prendre en compte pour les aménagements futurs. Cette histoire est, par ailleurs, aussi porteuse d'une mémoire encore très présente dans l'esprit de nos concitoyens.

A l'heure où l'Île-de-France, et plus particulièrement la Seine-et-Marne, s'interrogent sur l'avenir de leur aménagement, cette publication se veut un outil d'initiation à l'histoire contemporaine de nos villes dans un esprit d'équilibre entre préservation, modernité et développement durable. Elle s'adresse aux élèves et à leurs enseignants, mais aussi tous ceux qui souhaitent mieux connaître l'origine des transformations urbaines récentes et comprendre leur environnement.

Vincent Éblé

Président du Conseil général
de Seine-et-Marne

Lionel Walker

Vice-Président
chargé du Tourisme et des Loisirs,
des Musées et du Patrimoine

Introduction

La Seine-et-Marne a été le lieu d'expérimentations et de mises en application de toutes les conceptions modernes de l'architecture au cours du XXe siècle. C'est dans cet espace urbain ainsi construit que vit l'essentiel des Seine-et-Marnais d'aujourd'hui. Ce patrimoine contemporain qui nous environne au quotidien, reste néanmoins peu connu et peu abordé en classe. Le but n'est pas d'étudier en détail les processus d'aménagement de la région parisienne ni de rentrer dans des analyses architecturales complexes mais d'évoquer, en les replaçant dans leur contexte, des exemples d'urbanismes nouveaux apparus en Seine-et-Marne au cours du XXe siècle. Les archives constituent à cet égard un outil pour comprendre les enjeux de cette période.

Il n'existe pas de synthèse sur le sujet concernant la Seine-et-Marne, c'est pourquoi le présent livret rassemble les données historiques, architecturales et patrimoniales disponibles. Les réalisations d'urbanisme dans le département sont innombrables, vu sa taille, l'importance de sa population, et sa proximité de Paris. Seuls quelques exemples précis mais emblématiques seront développés ici, abordés à travers les documents présents aux Archives départementales.

C'est à partir de la fin du XIXe siècle que la Seine-et-Marne, jusqu'alors département essentiellement agricole et rural, est gagnée petit à petit par une certaine forme d'urbanisation liée à l'industrialisation. Le développement urbain se fait donc dans un premier temps de façon ponctuelle, au niveau de certains pôles bien individualisés. Puis, pendant l'entre-deux-guerres, la banlieue parisienne finit par se développer en nappe jusqu'aux limites ouest du département. Pour lutter contre cette extension désordonnée, plusieurs plans d'aménagement urbains de la région parisienne sont mis en place dans la période de l'après-guerre. La Seine-et-Marne sera l'une des régions pilotes pour les mettre en œuvre, jusqu'à la création des villes nouvelles à la fin des années soixante.

La Seine-et-Marne est ainsi passée en un siècle de 356 000 habitants en 1891 à 1 256 568 en 2004. Le développement urbain y est tel qu'on peut se demander où est la distinction zone urbaine / zone rurale. Les modes de vie, l'organisation des territoires et les caractéristiques architecturales rendent de plus en plus difficile la distinction entre « ville » et « campagne ». De la même façon, le Schéma directeur régional d'Île-de-France (S.D.R.I.F.) pour les années 2006-2013, aura un impact fort sur l'urbanisation et l'aménagement du département, tout comme au niveau communal les Plans locaux d'urbanisme, qui ont remplacé les Plans d'occupations des sols (P.O.S.).

Pour autant, ce cadre urbain n'est généralement pas considéré comme un patrimoine à part entière, d'abord parce qu'il est en perpétuelle évolution et ensuite parce qu'il est mal connu. L'objectif est donc ici de proposer une initiation à l'histoire de cet environnement urbain pour faire prendre conscience de son intérêt, de ses réussites mais aussi de ses échecs.

1 - Les cités ouvrières du patronat paternaliste

La région parisienne, au cours du XIXe siècle, est devenue la plus grande région industrielle de France. Mais la concentration de la population à Paris et dans les alentours fait que les industries les plus consommatrices d'espace et les plus polluantes sont rejetées, au début du XXe siècle, de plus en plus loin de la capitale et notamment en Seine-et-Marne. Sa position à l'est est privilégiée car elle met la capitale à l'abri des pollutions liées aux vents dominants d'ouest notamment. Commence alors une urbanisation ponctuelle autour de grands centres industriels. Ces centres sont généralement situés le long des grands axes fluviaux ou des canaux (la Seine, la Marne ou l'Ourcq) ainsi que le long des voies de chemins de fer : Paris – Lyon – Marseille (« PLM »), Paris – Troyes ou Paris – Strasbourg. Des industries viennent donc s'installer sur ces sites privilégiés. On trouve, le long de la Seine, des usines chimiques, des fonderies (Frouard à Dammarie-lès-Lys), des fabriques de matériel électrique ou encore l'usine de papier peint Leroy à Ponthierry. Le long de la Marne, se sont installées plusieurs industries agroalimentaires telles que sucreries, distilleries et chocolateries.

Loger les nouvelles « classes laborieuses »

Cette industrialisation entraîne la concentration de populations souvent étrangères à la région, car la population locale reste orientée essentiellement vers l'agriculture. Ces nouvelles populations ouvrières, venues de France ou de l'étranger, doivent donc être rapidement logées à proximité de leur lieu de travail. Il faut dire qu'il existe alors un véritable problème de logement auquel doit faire face la France urbaine de l'époque. Un certain nombre de rapports célèbres remontant à la première moitié du XIXe siècle rendent compte des déplorables conditions de vie des ouvriers en France (rapports du Docteur Guépin, du docteur Villermé, d'Auguste Blanqui, de Victor Considérant). Ces rapports sont à l'origine d'une véritable prise de conscience des intellectuels de l'époque comme de certains grands patrons.

Certains capitaines d'industrie mènent en effet une politique « paternaliste » envers leur main-d'œuvre. Il s'agit de prendre en charge chaque instant de la vie de l'ouvrier, pour assurer son bien-être mais aussi pour mieux le contrôler. Ces patrons sont durablement marqués par les théories de Saint-Simon (1760-1825), qui préconisent une attitude éclairée des nouvelles élites capitalistes. L'idée de Saint-Simon est d'instituer un « nouveau christianisme » dont les fondements seraient la science et l'industrie, et l'objectif la plus grande production possible. Dans un tout autre domaine idéologique, Charles Fourier (1772-1837), un des précurseurs du socialisme, imagine dans son ouvrage *Théorie de l'unité universelle*, le phalanstère : une organisation d'ouvriers vivant et travaillant en coopérative.

Ces théories s'inspirent aussi de projets développés dès le XVIIIe siècle, et notamment de l'un des plus célèbres architectes de cette époque, Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806). Celui-ci a tenté de mettre en pratique son projet pour les salines d'Arc-et-Senans,

en partie réalisé. Mais il a aussi proposé, vers 1800, un projet de village idéal et futuriste en Seine-et-Marne pour la paroisse de Mauperthuis, quelques années après avoir travaillé pour la construction du château du marquis de Montesquiou[1]. Ce projet n'a jamais été concrétisé. Seule une estampe est conservée aux Archives départementales.

6Fi171

Les cités modèles du XIXe siècle

La création de logements pour ouvriers à proximité des usines est une habitude déjà ancienne comme on pouvait en trouver autour des forges de l'Ancien Régime. A l'époque, il s'agit de maintenir sur place une population ouvrière déjà jugée instable. Mais la nouveauté au XIXe siècle, c'est la création de véritables cités ouvrières, avec tous les équipements nécessaires. En effet, les appareils de production industriels se développent considérablement au cours de la période et les industriels emploient une quantité de plus en plus importante de main-d'œuvre. Certains patrons jugent nécessaire de faire bénéficier leurs employés d'équipements modernes aussi bien en terme de sanitaires qu'en terme d'équipements sociaux collectifs : écoles, garderies, centres de loisirs, etc.

Les premiers exemples viennent de l'étranger. Le plus ancien, à partir de 1816, de Belgique, autour de l'usine métallurgique du Grand Hornu. Mais les initiatives les plus célèbres se trouvent en Angleterre, avec la ville de Port-Sunlight non loin de Liverpool, fondée par William Lever, fabriquant de lessive ou encore la cité-jardin de Bournville proche de Birmingham, construite par l'industriel spécialisé dans le chocolat George Cadbury.

[1] GALLET (Michel), *Claude-Nicolas Ledoux 1736-1806*, éd. Picard, 1980 301 p.

1 - Les cités ouvrières du patronat paternaliste

En France, les premières cités ouvrières à proximité d'usines sont créées par les industriels du textile de Mulhouse, d'origine protestante et d'inspiration humaniste. La première cité y est construite en 1853, en location vente, c'est-à-dire que les ouvriers deviennent propriétaires à terme de leur logement. Au total, ce sont 1 243 logements ouvriers qui sont construits entre 1854 et 1900 pour les employés des usines des filatures mulhousiennes ainsi que des ouvriers de la Société de construction mécanique Koechlin[2]. Cependant, la création la plus marquante est le Familistère de Guise, dans l'Aisne, appelé aussi « Palais social » mis en place par Godin entre 1859 et 1870. Ce dernier, patron de l'entreprise de fabrication des célèbres poêles du même nom, développe des idées sociales d'avant-garde inspirées de Fourier. Il tente de constituer le modèle parfait de l'intégration totale de l'ouvrier à son entreprise et réalise pour cela une cité apportant les conditions de vies les meilleures ainsi que tous les services pour les 900 personnes qui y vivent alors.

Plusieurs exemples de cités ouvrières existent toujours en Seine-et-Marne, ainsi la cité Leroy à Ponthierry[3]. On peut citer par ailleurs les exemples moins connus de la cité pavillonnaire de la dynamiterie de Cugny (commune de La Genevraye) ou encore les logements économiques de Bagneaux-sur-Loing à proximité de l'usine Saint-Gobain[4]. Mais deux cités ouvrières dans le département vont servir de modèles en France : celle de Noisiel et celle de Champagne-sur-Seine.

Les utopies patronales et leurs réalités

Créer une cité ouvrière à proximité de son usine n'est pas simplement une œuvre philanthropique. C'est avant tout un calcul de rentabilité du travail. Elle permet en effet de garder à proximité du lieu de production une population réputée très mobile et ainsi de conserver le plus longtemps possible les bénéfices d'une main-d'œuvre généralement très qualifiée. C'est le cas, par exemple, des électriciens de Champagne-sur-Seine. Cette population est attirée par des logements confortables mais aussi par de nouveaux équipements financés par le patron : dispensaires (comme à Ponthierry), cinémas, stades, etc. C'est un moyen de contrôler la vie de l'ouvrier, en orientant totalement sa vie dans et hors de l'usine, du berceau jusqu'à la maison de retraite.

C'est aussi une image de marque pour ces entreprises. Dans un très grand nombre de brochures de réclame, l'action sociale de la société est mise en avant et le fait que celle-ci offre de bonnes conditions de logement et de vie quotidienne à ses employés semble un argument de vente pour les papiers peints Leroy de Ponthierry ou la firme Schneider-Westinghouse à Champagne-sur-Seine.

Cependant, ces solutions sociales, au-delà de l'affichage publicitaire, restent très ponctuelles et limitées. Dans la majorité de ces exemples, la totalité des ouvriers de l'usine

[2] Cf. *Mulhouse, Haut-Rhin,* Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, coll. « Image du Patrimoine », éd. Le Verger, 1991.

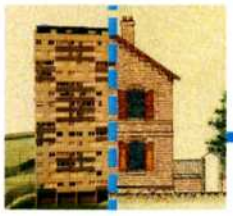
[3] MICHEL (Richard) *Entreprises et entrepreneurs de Seine-et-Marne, jalons historiques*, éd. SEDIPA, 1994, (pp. 138-143 concernant l'usine Leroy).

[4] L'initiative de cette construction n'est pas le fait du patron de l'usine mais des ouvriers eux-même, qui constituent vers 1925 la Société Anonyme des Logements économiques de Bagneaux-sur-Loing. Pour autant, cette dernière sera largement aidée par l'entreprise Saint-Gobain.

ne bénéficie pas de telles conditions de logements ni de facilités quotidiennes. Cela concerne parfois uniquement une minorité. Au sein même des employés bénéficiant de ces privilèges, une distinction sociale et géographique est faite entre d'un côté les cadres, ingénieurs ou contremaîtres bénéficiant de logements spacieux, souvent indépendants et sur de grands terrains et de l'autre les simples ouvriers, logés dans des habitats plus modestes.

Par ailleurs, un tel contrôle social est vu de plus en plus négativement par les classes populaires au cours du XXe siècle. Celles-ci aspirent à la propriété individuelle et à une amélioration de leur condition sociale, au-delà de leurs simples conditions sanitaires. Malgré le contrôle strict des dirigeants patronaux, une telle concentration de populations ouvrières permet, paradoxalement, une meilleure organisation syndicale des ouvriers dans la première moitié du XXe siècle. Ce sont ces mêmes ouvriers qui deviennent les fers de lance des grandes grèves de 1936 dans le département.

Ce type d'urbanisation, à l'instigation d'un patron, va se prolonger jusque dans les années 1960, car la pénurie de logements sociaux se fera sentir pendant les deux premiers tiers du siècle dernier. C'est donc toujours aux entreprises d'assurer le logement de leurs employés. On trouve ainsi un grand nombre de cités construites par les compagnies de chemin de fer ou d'électricité. Mais bien souvent, ces cités se limitent à l'aménagement de logements, sans les équipements urbains complets que l'on peut trouver dans les exemples de Noisiel ou de Champagne-sur-Seine.



DOCUMENT 1 : LA CITÉ OUVRIÈRE DE NOISIEL

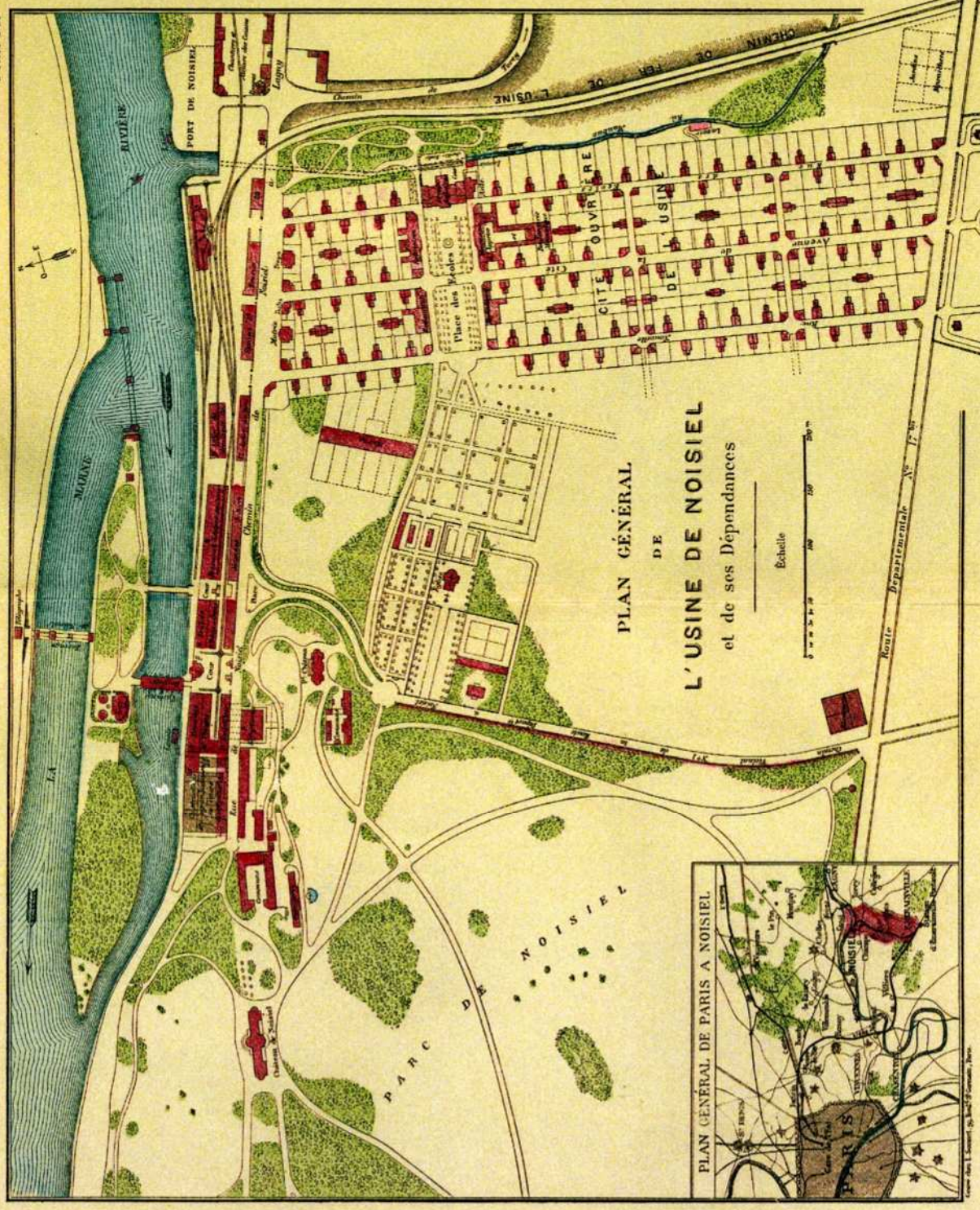
3 planches extraites de la brochure sur l'entreprise Menier à Noisiel réalisée à l'occasion de l'Exposition universelle, 1900

Vue Générale de l'Usine de Noisiel (près Paris)

La plus grande Fabrique du monde
Production : 55.000 Kilos par jour.

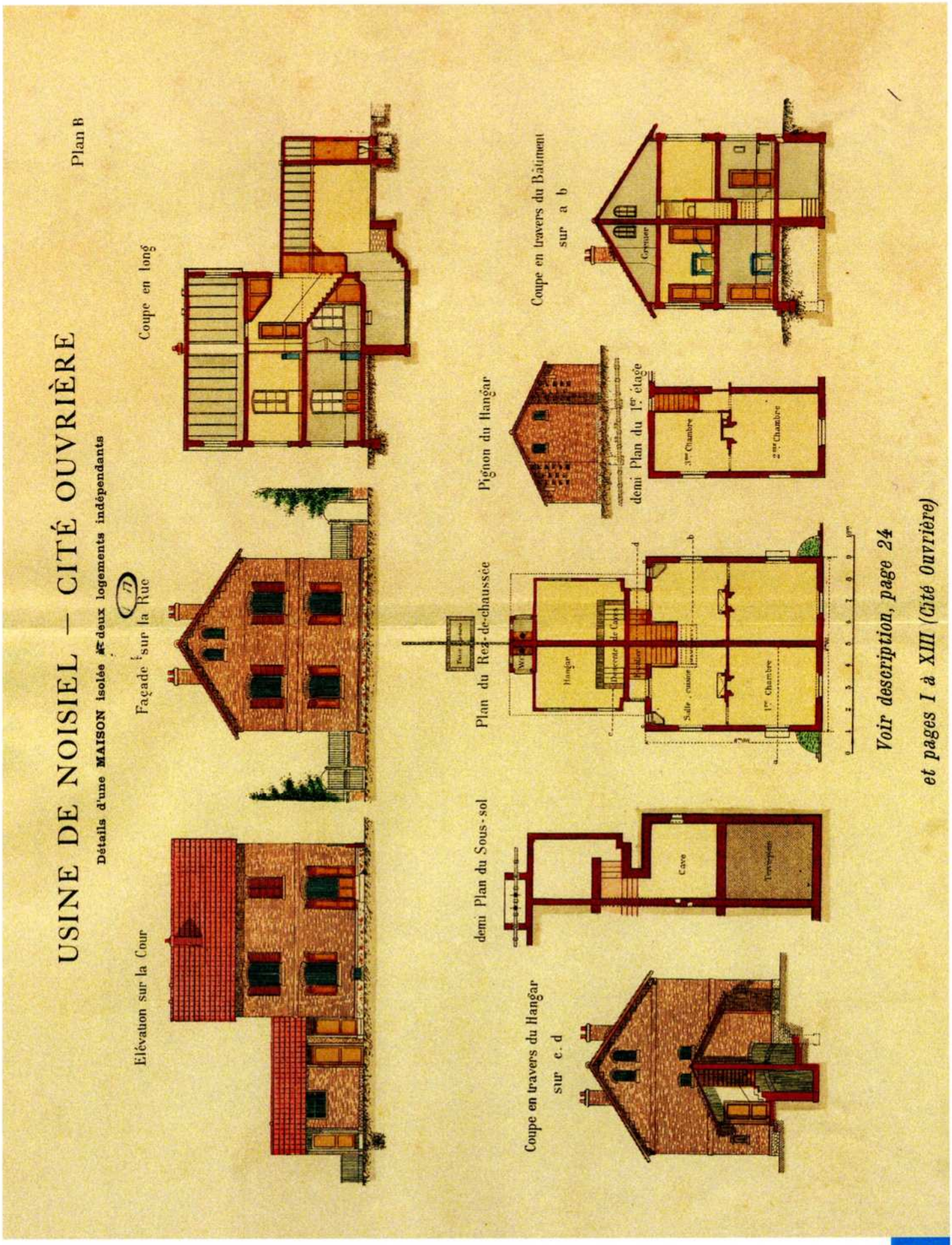
Archives départementales de Seine-et-Marne
AZ15

Plan A.

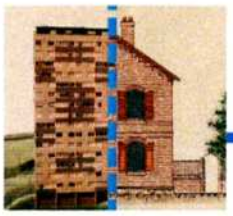


Voir description, pages 17 à 23

Archives départementales de Seine-et-Marne


USINE DE NOISIEL – CITÉ OUVRIÈRE
Plan B
Détails d'une MAISON isolée de deux logements indépendants
Elévation sur la Cour
Façade sur la Rue
Coupe en long
demi Plan du Sous-sol
Plan du Rez-de-chaussée
Pignon du Hangar
demi Plan du 1er étage
Coupe en travers du Hangar sur c. d
Coupe en travers du Bâtiment sur a b
Cave
Hangar
Salle, cuisine
1re Chambre
2me Chambre
3me Chambre
Grenier
Voir description, page 24
et pages I à XIII (Cité Ouvrière)

AZ15



DOCUMENT 2 : LA CITÉ OUVRIÈRE DE CHAMPAGNE-SUR-SEINE

Plans réalisés par l'architecte Edmond Delaire. Extraits de l'article « Logements d'ouvriers à Champagne-sur-Seine », in *L'Architecture*, 1906

Fig 1 : Plan de situation des immeubles de logements ouvriers contruits par l'architecte (en noir)

Fig 2-3-4-5 : Plan des différents types aménagements intérieurs des immeubles de logements

Fig 6 : Vue en coupe des immeubles d'habitation

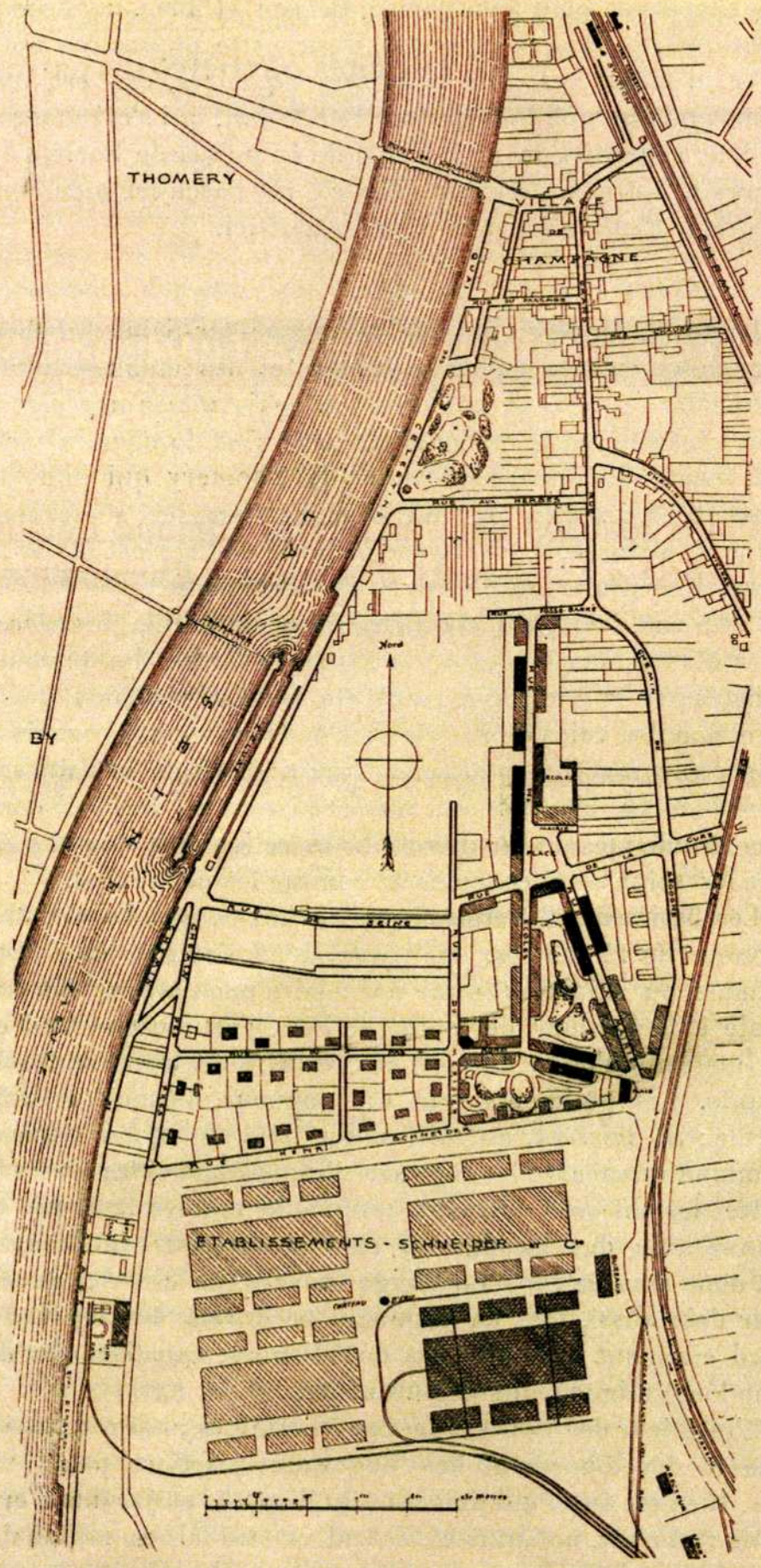


Fig. 1. — Territoire de Champagne-sur-Seine (Seine-et-Marne). Plan général.

F356

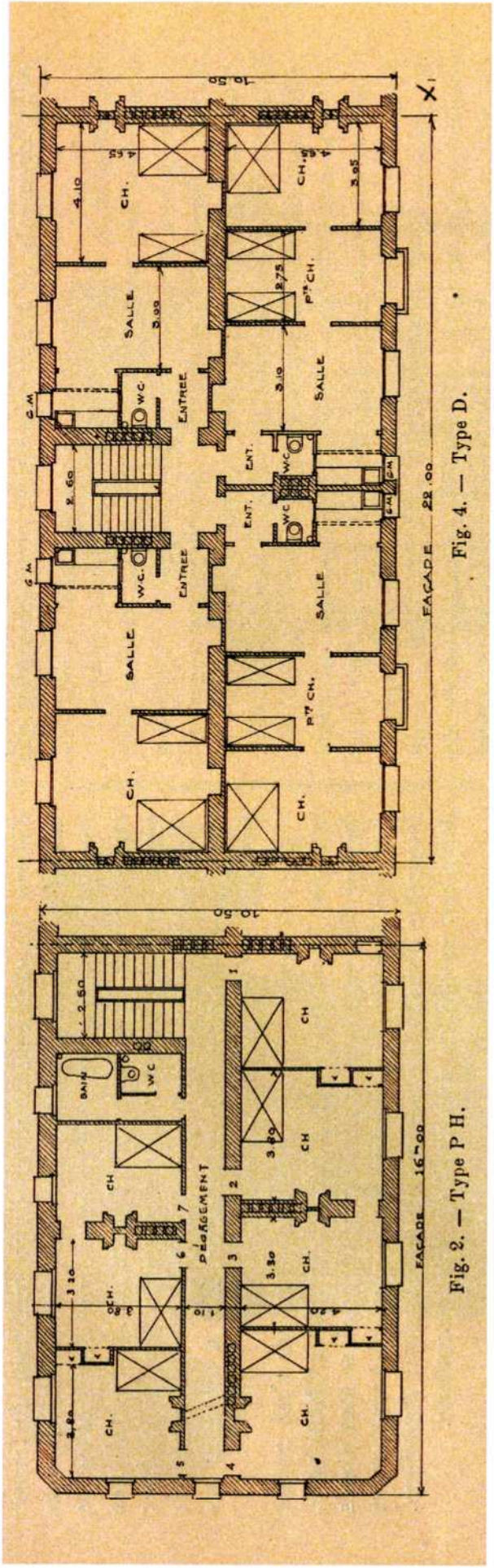


Fig. 4. — Type D.

Fig. 2. — Type P H.

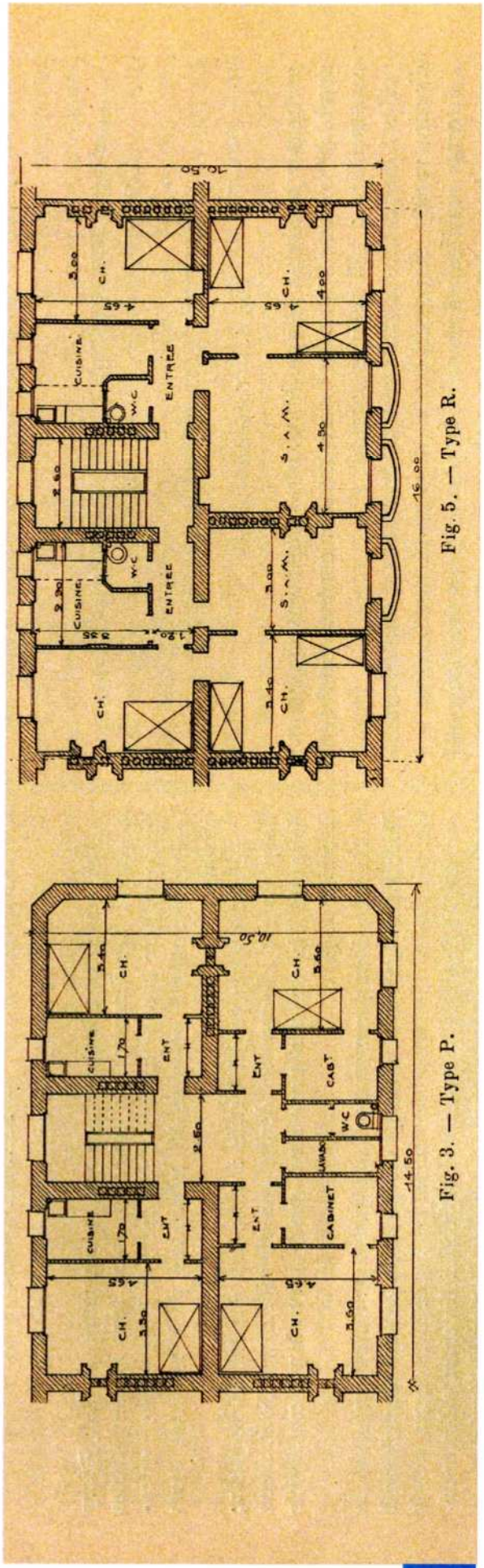


Fig. 5. — Type R.

Fig. 3. — Type P.

Archives départementales de Seine-et-Marne

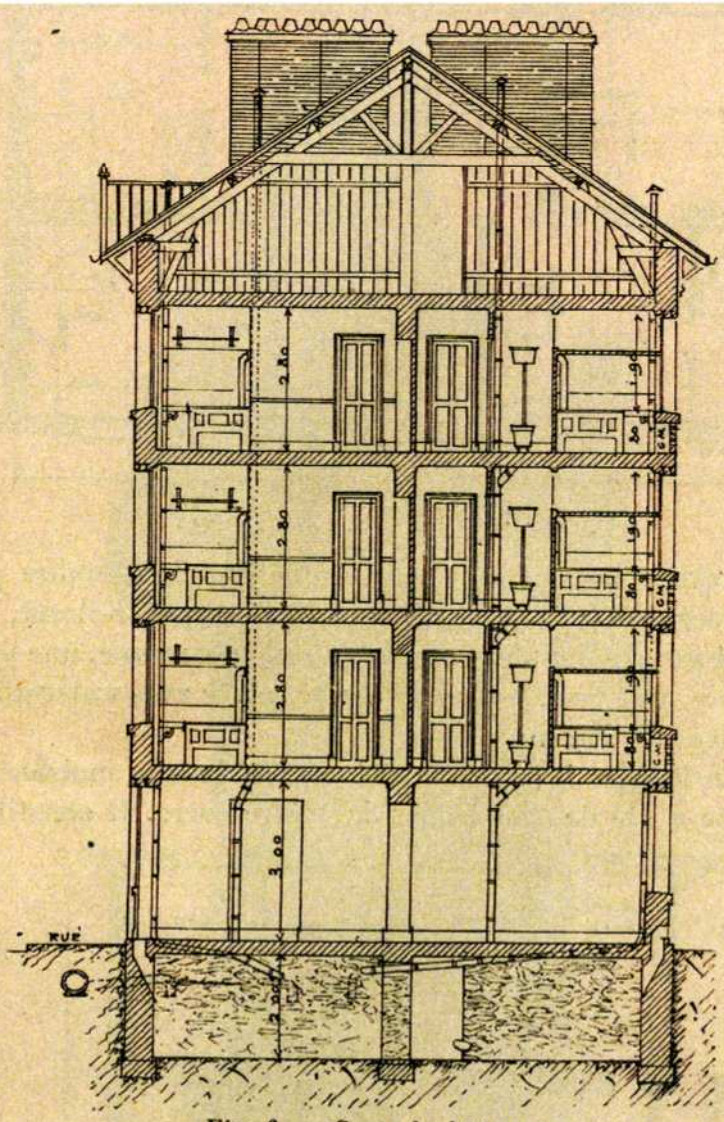
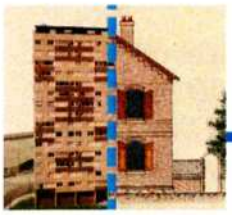


Fig. 6. — Coupe des bâtiments.

F356



COMMENTAIRE DES DOCUMENTS

DOCUMENT 1 - LA CITÉ OUVRIÈRE DE NOISIEL
3 Planches extraites de la brochure sur l'entreprise Menier à Noisiel réalisée à l'occasion de l'Exposition universelle, 1900

La famille Menier est un cas relativement exemplaire de ces ingénieurs mettant au point de nouveaux procédés de fabrication et réalisant avec succès l'industrialisation de leur invention au cours du XIXe siècle[5]. Les Menier fondent ainsi une dynastie patronale qui va régner sur l'industrie du chocolat en France pendant près de 100 ans. Dès 1825, Jean-Antoine Brutus Menier, fondateur de la dynastie, décide de décentraliser son usine de produits pharmaceutiques, alors située en plein quartier du Marais à Paris, sur les bords de la Marne, à Noisiel, sur le site d'un ancien moulin. En 1867, son fils, Emile-Justin Menier, décide de recentrer son usine sur la production de chocolat. C'est aussi le moment de l'essor de la production et des effectifs de l'entreprise qui passent de 50 ouvriers en 1856 à 325 en 1867. Cette croissance est suivie d'une réorganisation totale du processus de fabrication au sein de l'usine. De nouveaux bâtiments sont construits, notamment par l'architecte Jules Saulnier, tout le long de la Marne, entraînant la disparition, après son rachat, de l'ancien village. C'est donc entre 1860 et 1874 que l'usine prend son aspect actuel, symbolisée par le moulin central.

Suite à son accession à la mairie en 1871 et à ses nombreuses acquisitions foncières, Emile-Justin Menier est entièrement maître des destinées communales. En 1874, à proximité de l'usine, il lance la construction de 66 maisons et d'un groupe scolaire[6]. Pour cela, la famille Menier visite des modèles de cités en Angleterre et prend aussi exemple sur les cités de Mulhouse.

Chaque pavillon en bordure de rue est composé de deux logements indépendants de 64 m² chacun, comprenant deux chambres, une cuisine et un séjour, ainsi qu'un jardin de 300 m² attenant, destiné au potager, pour compléter les revenus de la famille. L'eau courante n'arrive pas jusque dans le logement mais des bornes fontaines sont installées dans les rues tous les 45 mètres. Des pavillons en cœur de parcelle regroupent quant à eux 4 logements et autant de jardins-potagers. Seules les maisons d'angles, plus cossues, plus grandes et réservées aux employés et ingénieurs, disposent de cabinets de toilette. Les logements sont loués exclusivement au personnel de l'usine qui ne peut en devenir propriétaire. En quittant son emploi, l'employé doit laisser son habitation. Le montant du loyer est l'équivalent de deux à six journées de travail, selon le grade de l'employé. 85 maisons sont ajoutées jusqu'en 1911. Au total, ce sont 311 logements qui sont construits couvrant un espace de 20 hectares[7].

La grande priorité est donnée à l'hygiène et à la santé. La disposition des pavillons en quinconce permet une meilleure circulation de l'air et de la lumière. Des bains-douches

[5] Pour une bibliographie et une revue des sources sur le sujet : MICHEL (Richard), *Dynastie patronale et ville-usine, les industriels chocolatiers Menier et Noisiel*, 1867-1960, *op. cit.*

[6] *Noisiel, La chocolaterie Menier, Seine-et-Marne*, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, coll. « Images du Patrimoine », 1994, 74 p.

[7] *A la découverte du patrimoine de Noisiel*, dépliant du service du patrimoine, Mairie de Noisiel, s.d.

sont installés à proximité de l'usine de même que des lavoirs, un cabinet médical pour deux médecins et un pharmacien. Un très grand nombre d'équipements, propriétés de l'usine, complète ce dispositif : des magasins d'approvisionnement (propriété des Menier jusqu'en 1912), un réfectoire pour les ouvriers célibataires, deux cafés-hôtels-restaurants, un groupe scolaire pour filles et garçons, une maison de retraite et la mairie.

La cité sera présentée aux Expositions universelles de 1889[8] et 1900 comme un modèle de « libéralité patronale ». Les planches ici présentées sont extraites de ce dernier texte. Par le plan même de sa cité, la famille Menier montre ses engagements politiques et idéologiques. L'école, symbole de l'élévation de la condition ouvrière, est ainsi située au centre de la principale place de la cité, tandis que l'église – dont l'industriel a pourtant financé la construction – est laissée à l'écart de la ville nouvelle. Néanmoins, c'est avant tout l'usine qui reste le centre de la cité et autour de laquelle tout est organisé. La figure du patron est centrale comme le montre l'inauguration en 1898 de la statue d'Emile-Justin Menier, devant les écoles. En 1963, l'usine, en liquidation, cède les logements, alors en mauvais état[9], à un promoteur qui les revend à l'unité.

Document 2 - La cité ouvrière de Champagne-sur-Seine

Plans réalisés par l'architecte Edmond Delaire.
Extraits de l'article « Logements d'ouvriers à Champagne-sur-Seine », in *L'Architecture*, 1906

En 1902, la compagnie Schneider décide d'implanter, non loin de Paris, des ateliers de construction mécanique pour alimenter (le chantier) du métropolitain. Le contexte social et politique a joué aussi en faveur de cette implantation car des grèves très dures se sont déroulées à la fin des années 1890 au Creusot et ont donné lieu à des licenciements et à une restructuration des usines. Il est décidé d'éloigner les électriciens, principaux initiateurs de ces grèves, mais main-d'œuvre qualifiée indispensable pour le futur développement économique de la firme[10].

Le site de Champagne est choisi, entre une boucle de la Seine et la ligne du P.L.M. La jonction entre le Loing (prolongement du canal du Centre) et la Seine, non loin de là à Saint-Mammès, permet par ailleurs une liaison directe avec Le Creusot. La population locale, essentiellement agricole, ne pouvait suffire aux besoins de l'usine. 256 familles sont ainsi déplacées soit 649 Creusotins recensés en 1906[11]. La population de la commune passe ainsi de 600 habitants en 1903 à 2 000 habitants en 1911, puis 3 200 habitants en 1926. Les employés, au sein de l'usine, passent de 560 en 1903 à 1 500 en 1926.

Une telle installation rend indispensable la création d'une véritable cité ouvrière entre le village ancien et l'usine, avec les équipements nécessaires. 58 hectares de terrains sont achetés à cette occasion. La société du Creusot fait appel pour les bâtiments de l'usine à l'architecte Paul Friesé (1851-1917), qui sera également le créateur de l'usine et de la cité ouvrière Leroy à Saint-Fargeau-Ponthierry[12]. Une société immobilière anonyme

[8] Pour l'exposition de 1889, voir la plaquette de présentation en AZ8583.
[9] CA7998 : Service des ponts et chaussées, dossier sur un éventuel rachat des logements de l'usine Menier en liquidation à Noisiel, Torcy et Champs par l'O.P.D.H.L.M. de Seine-et-Marne, descriptif de d'état des bâtiments, 1961.
[10] GUILLAUMAT (Pascale), *Évolution de l'urbanisation de la commune de Champagne-sur-Seine à partir de documents contemporains*, Mémoire de maîtrise de sociologie, Université de Nanterre, 1983, *op. cit.*
[11] FREY (Jean-Pierre), *Société et urbanistique patronale*, tome 4 : *Parc immobilier et mobilité, Champagne-sur-Seine, 1903-1930*, Paris, MULT-Plan Urbain/MAIL, 1989, 189 p. (Un résumé par l'auteur est disponible sur le site du centre de documentation sur l'urbanisme).
[12] FIBLEC (Hugues), *Paul Friesé, 1851-1917 : architectures de l'âge industriel*, éd. Norma, coll. « Les années modernes », Paris, 1991, 159 p.

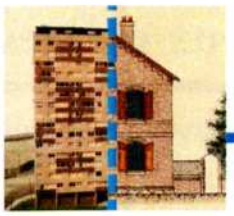
est créée en octobre 1902 pour gérer les logements ouvriers. Celle-ci utilise les services de l'architecte Edmond Delaire (1856-1921) pour réaliser une série de logements collectifs.

16 immeubles de 3 étages sont construits entre 1902 et 1903, abritant 269 logements. Chaque immeuble comprend des appartements de 2 à 4 pièces, avec salle d'eau privative et sanitaire, le tout relié à un réseau d'égouts et de traitement des eaux. A ces logements collectifs s'ajoutent des pavillons destinés à loger les contremaîtres de l'usine, situés à proximité de la Seine. Ces logements se révélant insuffisants, d'autres – individuels, en bandes – sont construits. D'abord 79 habitations dans le quartier des Alouettes, rue du Pas-Rond (actuelle rue de la Libération) entre 1912 et 1913, en lieu et place des pavillons prévus par Delaire dans son plan de 1903, puis 96 dans le quartier de l'Aubépine, au sud de l'usine, entre 1920 et 1921. En 1931, les derniers immeubles de la rue des écoles sont achevés. Dans les années 1930, l'usine dispose ainsi de 518 logements. Tous appartiennent à l'usine jusqu'à la fermeture de celle-ci, dans les années 1980.

Des commerces sont créés simultanément au sein même des immeubles, soit 44 boutiques (contre les 4 présentes avant l'installation de l'usine). Une coopérative d'usine permet par ailleurs aux ouvriers de s'approvisionner à moindres frais. Trois écoles sont construites en 1904 ainsi qu'un cours spécial professionnel en 1905, pour former les futurs ouvriers de l'usine. Très rapidement, un stade est aménagé ainsi que 260 jardins ouvriers, propriétés de l'usine et loués exclusivement aux travailleurs de Schneider.

De tels équipements pourraient faire penser que l'ouvrier électricien de Champagne passe sa vie au service et dans les locaux de l'entreprise. Or, l'analyse des mouvements des ouvriers montre qu'il en est rien[13] : nombreux sont ceux qui ne peuvent encore se loger, par manque de place, dans les immeubles de la société. Par ailleurs, les logements les plus petits changent très souvent de locataires, car ceux-ci cherchent avant tout à accéder à la propriété dans un pavillon construit par leurs soins. La volonté de stabilisation de la main-d'œuvre et, par ce biais, de contrôle social, a donc des limites.

[13] FREY (Jean-Pierre), *Société et urbanistique patronale*, tome 4, *op. cit.*



2 - L'urbanisation de l'entre-deux-guerres

le règne des lotissements pavillonnaires

La population de la banlieue parisienne augmente considérablement. Cette croissance reste soutenue alors même que l'accroissement naturel de la population française est quasi nul tout au long du XIXe siècle et ce, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Cette augmentation est donc essentiellement due aux migrations provinciales, liées à l'exode des populations rurales dans certaines régions. Dans un premier temps, elle bénéficie surtout à la première couronne parisienne, c'est-à-dire essentiellement au département de la Seine qui passe, de 2,2 millions d'habitants en 1866 à 4,9 millions en 1931. Mais à partir du début du XXe siècle, cette croissance démographique et urbaine touche une zone beaucoup plus éloignée de Paris. Entre 1921 et 1931, la Seine-et-Marne passe ainsi de 349 000 à 406 000 habitants, cette hausse concernant essentiellement l'ouest du département et plus précisément, les communes les plus proches des gares reliées à Paris. En 1935, une redéfinition de la zone administrative de la région parisienne l'étend à un rayon de 35 km autour de Notre-Dame, y incluant une frange ouest du département, soit 107 communes, jusqu'à Saint-Fargeau-Ponthierry, Vert-Saint-Denis, Tournan-en-Brie, Esbly et Dammartin-en-Goële.

A – Mettre la ville à la campagne

Cette croissance de la banlieue se manifeste par un développement urbain en nappe. Pendant longtemps, les autorités administratives et politiques ne parviennent à la contrôler ni au niveau régional, ni au niveau communal. Puisqu'il n'existe presque aucune initiative publique pour la construction de logements sociaux ou à loyer modéré, l'initiative de l'urbanisme est quasi uniquement privée jusqu'en 1940. La construction de la ville prend alors pour forme d'immenses zones pavillonnaires qui s'installent sur des terrains agricoles ou forestiers. Ces derniers se trouvent en général non loin des stations de chemin de fer qui permettent non seulement de gagner plus ou moins rapidement la capitale, mais aussi de bénéficier de l'arrivée des premiers réseaux électriques. La réduction de la journée de travail à 8 heures permet, en effet, des déplacements journaliers plus longs. Par ailleurs, une certaine idéologie bourgeoise ruraliste en vogue dans les années 1920 et 1930 amène beaucoup de populations à rechercher un « chez-soi à la campagne ».

En Seine-et-Marne, ces allotissements se font essentiellement dans la vallée de la Marne et de la Seine, ainsi que dans les régions de Brie-Comte-Robert, Pontault-Combault et Villeparisis. Bien souvent, un particulier propriétaire de terrain décide de céder ses terres agricoles ou son domaine forestier à une compagnie immobilière. Celle-ci peut ainsi les diviser en plusieurs parcelles, pour pouvoir les vendre à des particuliers issus de Paris ou de la proche banlieue parisienne. Les acheteurs, de condition modeste et souvent d'origine provinciale, cherchent à construire une habitation par leurs propres moyens pour y finir leurs jours, d'où de très faibles investissements, sur des terrains qui n'ont pas été viabilisés, et dans des zones qui ne sont reliées ni au réseau de routes communales ni au réseau d'évacuation des eaux usées. On trouve donc ces nouveaux lotissements

dans des zones insalubres, parfois inondables, fréquemment inaccessibles par mauvais temps. En 1928, on estime à 200 le nombre de lotissements présents sur 56 communes[14] en Seine-et-Marne. 30 % des lots sont occupés par une baraque en bois. La même année, dans le département, 71 lotissements sont considérés comme défectueux, soit 1 400 hectares (sur 2 630 hectares allotis au total) répartis sur 23 communes[15].

B – Beaux lotissements et publicité mensongère

La forme de ces lotissements est la plupart du temps très éloignée de ce que nous connaissons aujourd'hui.

Tout d'abord, ces lotissements sont beaucoup moins denses que les quartiers actuels : la taille moyenne d'un lot dans les années 1920 est de 400 m² mais peut atteindre jusqu'à 1 000 m² en grande banlieue, comme aux Coudreaux, entre Chelles et Courtry, dans les années 1920[16]. Ce n'est que plus tard, particulièrement au cours des années 1950 que la revente de certains lots et la découpe de parcelles engendrent une véritable densification du bâti. D'où l'impression à l'époque de ne pas se trouver à la ville mais dans une campagne, certes densément peuplée. Cette impression est renforcée par le fait que les parcelles forestières n'ont bien souvent pas été entièrement défrichées et qu'il y subsiste encore beaucoup de végétation.

Un grand nombre de ces lots ont été achetés dans le but d'en faire une résidence secondaire dans un premier temps, d'où des constructions très rudimentaires, presque entièrement en bois. Puis, ces résidences deviennent définitives, au fur et à mesure que les propriétaires voient l'intérêt d'habiter en grande banlieue. Les matériaux se font alors un peu plus solides (briques, parpaing, fibrociment) mais restent souvent issus de la récupération.

Lorsque les propriétaires ont plus de moyens, ils peuvent se permettre de faire appel à un entrepreneur en bâtiment pour la construction. Dans ce cas, les bâtiments, bien que d'initiatives individuelles, sont relativement standards dans leur conception : ce sont de petits pavillons de un à deux étages, selon la somme investie, construits en pierres meulière et en briques avec une couverture de tuiles mécaniques. Ces matériaux sont révélateurs de l'industrialisation du bâtiment. Parfois, dans le cas de lotissements luxueux – cas relativement rares en Seine-et-Marne, contrairement à l'ouest de la région parisienne[17] – on peut aussi faire appel à un véritable architecte qui se chargera de faire réaliser un édifice s'inspirant en général du chalet suisse ou de la résidence de bord de mer[18].

C – Contrôler le développement urbain

Dans la plupart des cas, on peut parler d' « une vie urbaine sans urbanisme ». Ces zones pavillonnaires qui s'étendent à l'infini le long des voies de chemin de fer à l'ouest de la

[14] PZ239 : « L'urbanisme en Seine-et-Marne », extrait de *La région parisienne*, supplément du *Redressement français*, juillet-août 1929.
[15] FOURCAUT (Annie), *La banlieue en morceaux, la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, op. cit.
[16] DUBOST (Françoise), « Le choix du pavillonnaire », in FAURE (Alain), dir., *Les premiers banlieusards, aux origines des banlieues de Paris*, 1860-1940, op. cit., p. 190.
[17] Pour un exemple de lotissements de luxe : *Le Vésinet, modèle français d'urbanisme paysager 1858-1930*, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, coll. « Cahier de l'Inventaire », 1989, 144 p.
[18] Un exemple de plan de pavillon, 4AZ99 : Maison à Ozoir-la-Ferrière, par MM. Bahrmann & Cabanié, Architectes, Planches extraites de *L'Architecture usuelle*, 1903, pp. 57-58.

Seine-et-Marne peuvent difficilement être qualifiées de ville, tant leurs équipements et leurs fonctions sont limités. Peu ou pas de commerces à proximité, pas d'équipements collectifs, une vie souvent coupée du bourg d'origine et des ruraux « autochtones ». Dans certains cas, les maires refusent d'inscrire les nouveaux arrivants sur les listes électorales.

Face à cette situation, des mesures sont prises par le gouvernement comme la loi de 1924 qui oblige les promoteurs immobiliers à un cahier des charges imposant des normes strictes en terme de viabilisation, le tout contrôlé par le maire et la préfecture. La loi Sarraut du 15 mars 1928 accorde aux syndicats de propriétaires de lotissements une aide pour l'aménagement des « mal lotis ». Cette loi permet la création en Seine-et-Marne d'une Caisse départementale pour les lotissements défectueux qui subventionne jusqu'à 12 millions de francs de travaux dans les années 1930. Des prêts à taux favorables sont par ailleurs consentis aux syndicats de lotissements.

Enfin, la célèbre loi Loucheur est adoptée le 9 juillet 1928 : elle prévoit pour la première fois un véritable programme d'aide à la construction de logements sociaux et d'accession à la propriété, pour des logements collectifs – les Habitats Bons Marchés (H.B.M.) – et pour des maisons individuelles. Cependant, très peu de ces logements collectifs seront construits dans le département car l'aide ne bénéficie qu'en très faible quantité à l'habitat individuel. En outre, il ne s'agit pas encore de contrôler totalement le développement de la banlieue et l'urbanisation en général.

En 1934, le plan Prost est proposé pour l'aménagement de la région parisienne. Le gouvernement l'adopte en 1939[19] mais la Seconde Guerre mondiale le fait avorter. Il faut en effet attendre le régime de Vichy, puis l'après-guerre pour voir la mise en œuvre d'un véritable schéma directeur d'aménagement et de contrôle du développement de l'agglomération.

Au cours des années 1930, plusieurs communes ont tenté de mettre en place des plans d'aménagement pour contenir le développement de l'urbanisation. En effet, depuis l'extension de la délimitation administrative de la région parisienne à la Seine-et-Marne en 1932, et les lois Cornudet de 1919 et 1924, les 107 communes de l'ouest du département sont contraintes d'établir un tel plan d'aménagement afin de contrôler leur développement urbain et notamment l'installation des lotissements d'initiative privée. Le but est d'organiser le développement des quartiers pavillonnaires en viabilisant les terrains autorisés à la construction, et en créant les aménagements publics nécessaires : macadam, éclairage public et aménagements paysagers[20]. Ces plans doivent être bien évidemment conformes aux principes établis par le plan général pour la Région parisienne. Mais les moyens de contrôle des maires restent faibles et ces plans sont bien souvent très tardivement adoptés, ce qui empêche leur application avant 1945.

La construction de lotissements pavillonnaires ne s'arrête pas avec la Seconde Guerre mondiale, mais une autre conception de la ville et du logement s'impose dès lors aux yeux des autorités publiques.

[19] SC4503 : Service des ponts et chaussées, projet d'aménagement de la région parisienne (P.A.R.P.), 1939.
[20] 9SP1 : Service des ponts et chaussées, plan d'aménagement de Dammarie-lès-Lys, 1935 ; 9SP2 : Plans d'aménagement des villes d'Esbly, Montry et Ozoir-la-Ferrière, 1939.

DOCUMENT 3 : LE LOTISSEMENT DU VAL DU MUGUET À PONTAULT-COMBAULT

Tract publicitaire, vers 1920

Archives départementales de Seine-et-Marne

EXTRAIT DU CAHIER DES CHARGES

DU

LOTISSEMENT du VAL du MUGUET à COMBAULT

CONDITIONS GÉNÉRALES

Les frais de mise en viabilité des voies ci-dessous désignées seront supportés par les vendeurs sans que les acquéreurs aient à y participer :

1° Avenue du Duc-de-Dantzig (jusqu'à intersection des rues du Bois Saint-Martin et rue du Muguet avec trottoirs et caniveaux) ;

2° Rue de Villiers ;

3° Rue de Melun ;

4° Rue du Bois-de-Combault ;

5° Rue de Creutzer (jusqu'au rond-point de l'avenue du Duc-de-Dantzig) ;

6° Rue du Hauregard (jusqu'à la rue du Bois-de-Combault). (Ces dernières rues avec empierrement sans bordures ni caniveaux).

Les autres voies seront mises en viabilité par les soins et aux frais des riverains les bordant, lesquels devront se constituer en Syndicat à cet effet, chacun d'eux devant payer pour leur confection au prorata de sa facade.

Quant à l'entretien de toutes les voies en général, il sera effectué par les soins du même Syndicat et chaque acquéreur devra également le supporter proportionnellement à sa facade.

Toutefois, les vendeurs se réservent le soin, tant que le Syndicat ne sera pas constitué, d'entretenir l'avenue et les rues exécutées par eux, la redevance à leur verser de ce chef par chaque acquéreur riverain étant fixée à forfait à 0.40 par mètre linéaire de facade et par an, sur l'avenue du Duc-de Dantzig, et à 0.30 par mètre linéaire de façade sur les autres voies.

Cet entretien ne comprendra pas l'enlèvement des herbes qui pourront pousser sur les trottoirs et dans les caniveaux, chaque acquéreur étant tenu d'enlever à ses frais celles qui se trouveront en face de son lot.

LES ACQUÉREURS NE SONT PAS OBLIGÉS DE CONSTRUIRE, mais ils sont tenus de se clore dans les six mois après leur contrat de vente. En façade, la clôture réglementaire est un mur bahut surmonté d'une grille, mais sont tolérées des clôtures en grillage avec pieux en fer, d'une hauteur de 1m70 au minimum à 2 mètres maximum.

Les murs pleins d'une hauteur excédant un mètre sont interdits en façade.

Il ne peut être édifié aucune usine ni établissement insalubre dans le lotissement.

De même, toutes les constructions servant à l'habitation devront être d'un aspect convenable. Les habitations en carreaux de plâtre, briques de machefer non ravalées et vieux matériaux de démolition sont interdites.

Outre les frais ordinaires de vente s'élevant à environ 15 %, les acquéreurs n'ont à supporter, en sus de leur prix d'acquisition, que :

1° 30 francs par lot pour frais de géomètre ; (en cas d'acquisition de plusieurs lots la somme de 30 francs sera due pour chaque lot acquis).

2° 1 centime par mètre carré et par an pour contributions, tant que la mutation de leur lot ne sera pas faite à leur nom.

La contenance de chaque lot est garantie exacte par les vendeurs et le sol des rues n'est pas compté.

Imprimerie Chachoin, 108, rue de la Folie-Méricourt, Paris

CA6231

LE VAL DU MUGUET

DOMAINE DE COMBAULT

Ancienne Propriété de Madame la MARÉCHALE LEFEBVRE, Duchesse de DANTZIG (Madame SANS-GÊNE)

GRAND LOTISSEMENT

à la Gare même d'EMERAINVILLE-COMBAULT

(Ligne de Paris à Belfort, 28 kil. de Paris), NOMBREUX TRAINS DANS LES DEUX SENS

-:- *Très joli Pays de Villégiature* -:-

BEAUX TERRAINS A VENDRE

BOISÉS OU NON

DEPUIS 3 FRANCS 50 LE MÈTRE

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT

PAS DE SOL DE RUES A PAYER

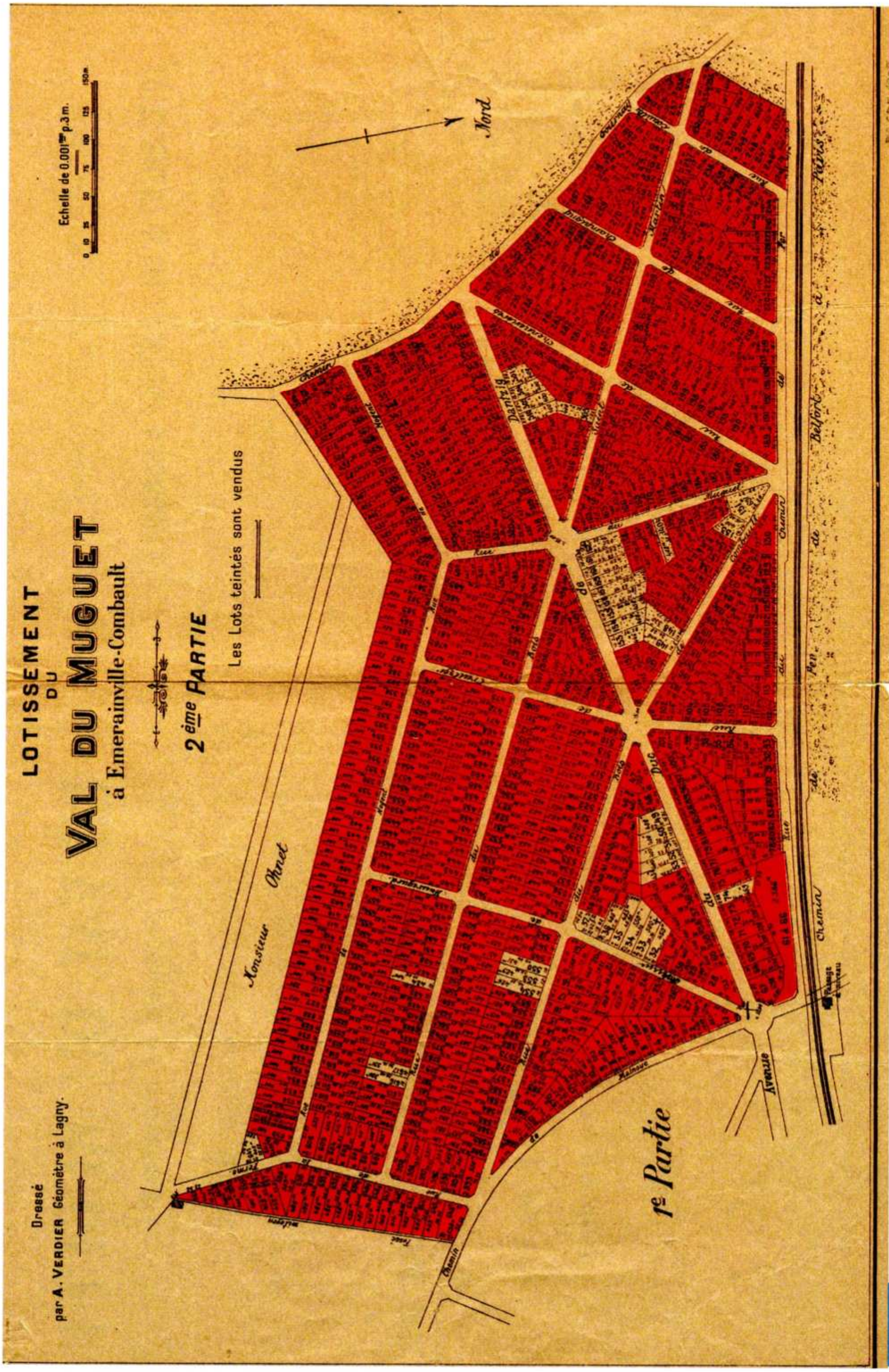
PAS D'OBLIGATION DE CONSTRUIRE

S'ADRESSER : 1° à Me **PLESSIS**, Notaire à Ozoir-la-Ferrière ; 2° à Me **BODIN**, Notaire à Torcy ; } Dépositaires du Cahier des Charges

3° à Mr **RORPHURO**, Restaurateur à Combault *(près du Passage à niveau)*

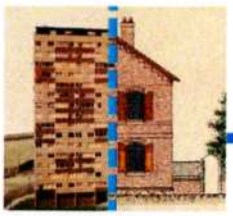
4° et à **MM. BERNHEIM**, 23, rue de l'Arcade, à Paris.

Recto



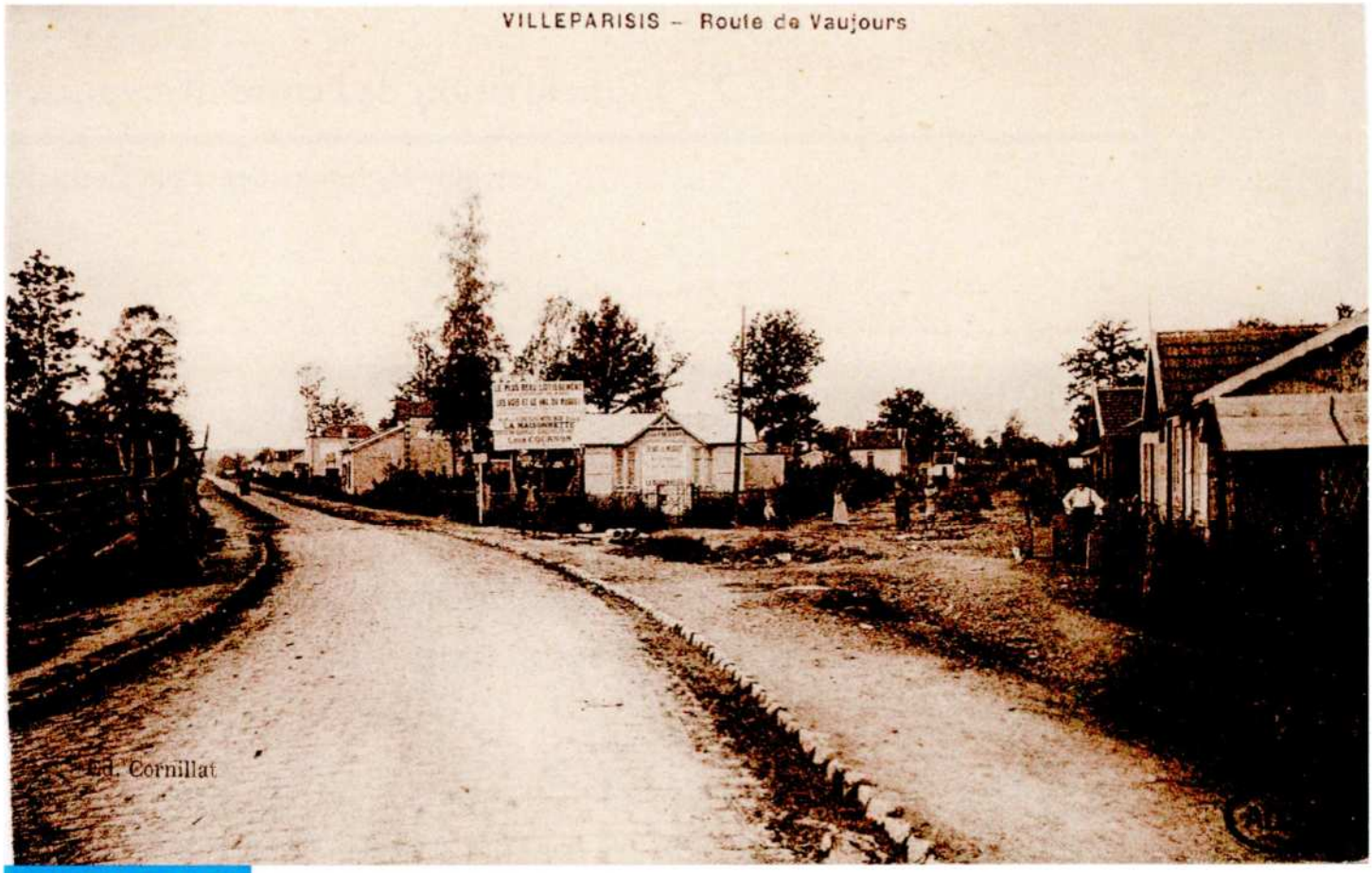
Verso

CA6231



DOCUMENT 4 : LES QUARTIERS DE LOTISSEMENTS DANS LE NORD-OUEST DE LA SEINE-ET-MARNE

4 cartes postales de Villeparisis, Mitry-Mory et Chelles dans les années 1920-1930



1 - Villeparisis, 2Fi8522

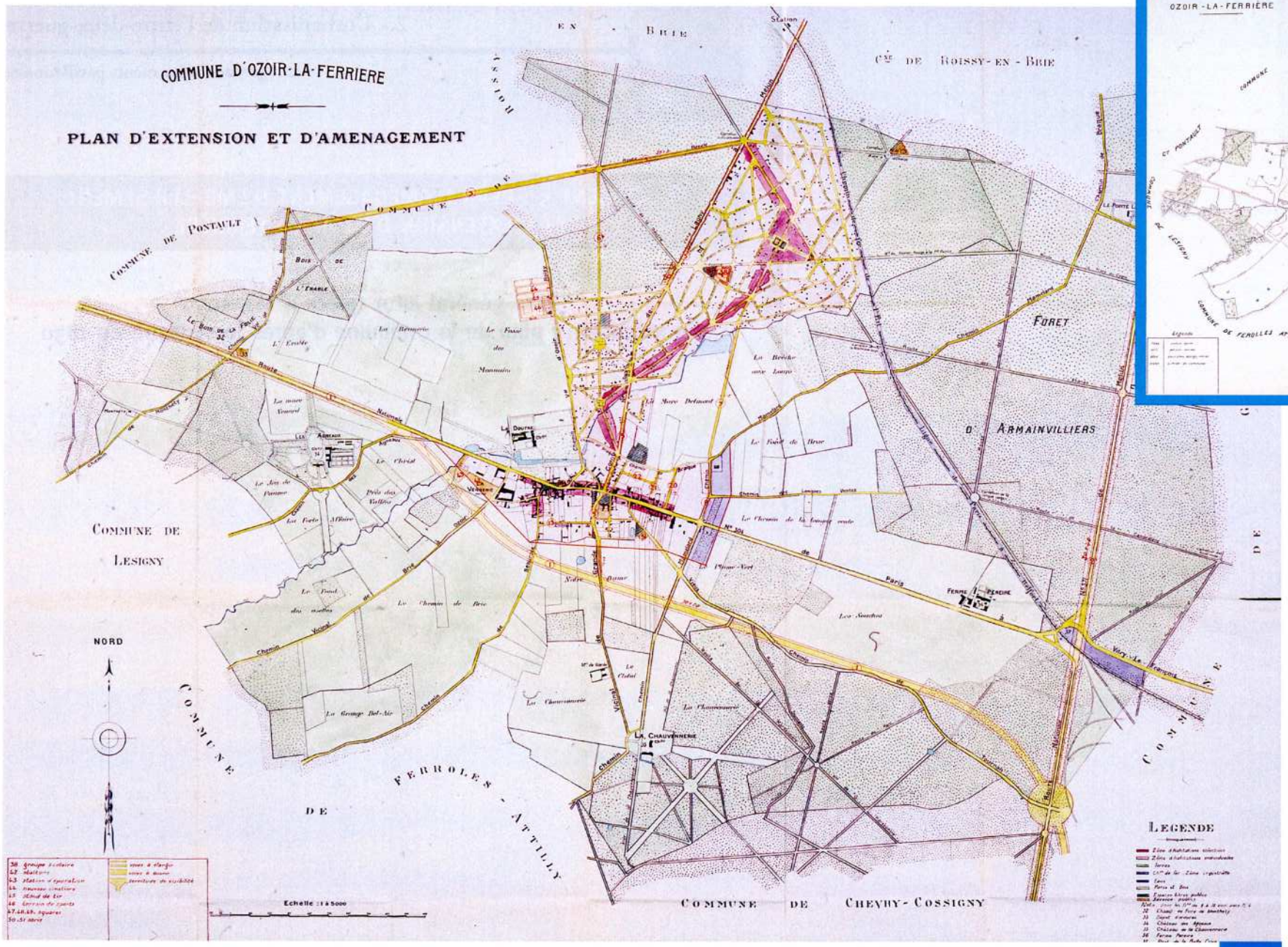
2 - Villeparisis, 2Fi10050

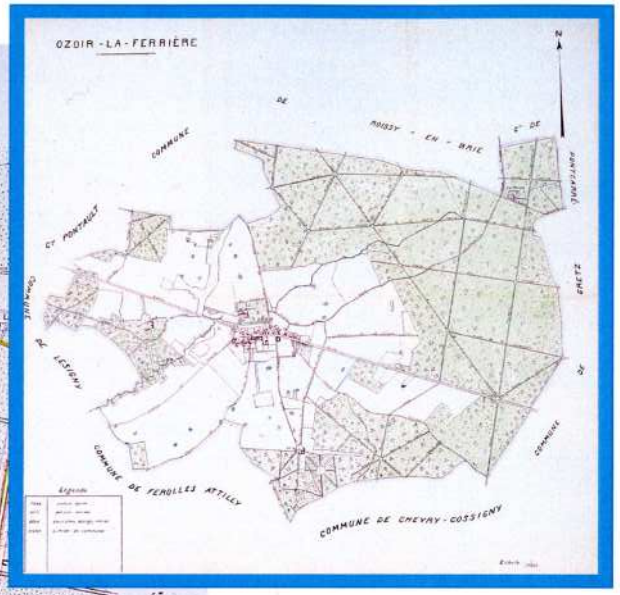
3 - Mitry-Mory, 2Fi10022

4 - Chelles, 2Fi10364

DOCUMENT 5 : PLAN D'AMÉNAGEMENT D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION D'OZOIR-LA-FERRIÈRE

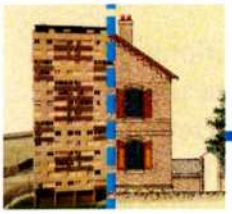
Plan général futur (pièce n°11), 1939
En médaillon : plan de la commune d'après le cadastre de 1830





SC4524

Archives départementales de Seine-et-Marne



COMMENTAIRE DES DOCUMENTS

DOCUMENT 3 - LE LOTISSEMENT DU VAL DU MUGUET À PONTAULT-COMBAULT

Tract publicitaire, vers 1920

Ce tract a été diffusé par la société des Frères Bernheim, promoteurs immobiliers, afin de lancer la vente des dernières parcelles du lotissement situé sur la commune de Pontault-Combault. Certes basés à Paris, ces promoteurs sont à l'origine d'un certain nombre de lotissements en Seine-et-Marne, tels que celui de l'actuel centre de Vaires-sur-Marne[21]. Le document n'est pas daté mais remonte probablement au milieu des années 1920, date des dernières ventes de parcelles de terrain vierges dans ce quartier.

Les premiers allotissements dans la commune de Pontault-Combault remontent à 1904, date à laquelle l'avocat Reitlinger, propriétaire du château de Combault, vend les premiers terrains face à la gare à un promoteur immobilier. Devant le succès de cette première vente, il cède en 1906 aux frères Bernheim les 70 hectares restants de son domaine, dont la partie revenant au lotissement du Val du Muguet. Les premières ventes commencent en 1910[22].

Il existe peu de documents de ce type dans les fonds d'archives publiques, car bien évidemment ils ne s'adressent pas du tout à l'administration. Pour autant, ils comportent un très grand nombre de renseignements non pas tant sur le lotissement lui-même que sur les préoccupations des acheteurs potentiels de l'époque.

La réclame insiste d'abord sur le prestige de l'origine du lieu : l'ancien domaine du Duc de Dantzig, héros du Premier Empire et de la Duchesse, appelée aussi « Madame Sans-Gêne », rendue célèbre par une comédie à la fin du XIXe siècle. Ce « domaine » est en fait constitué d'anciens champs et même de parcelles forestières pas encore totalement déboisées. L'autre point souligné est le mode de transport à proximité : le chemin de fer Paris – Belfort. En effet, l'essentiel de la clientèle habite en temps normal Paris ou ses environs immédiats et cherche, par cet achat, à s'installer « à la campagne », devenant ainsi véritablement propriétaire d'une maison individuelle et d'un jardin. Elle a pour objectif bien évidemment de continuer à travailler à Paris et doit pour cela emprunter régulièrement le train. Le tract ne comporte d'ailleurs même pas le nom de la commune mais simplement le nom de la gare de l'époque « Emerainville-Combault » (en réalité Emerainville-Pontault). Même si la publicité vante la fréquence des passages, les réclamations répétées du Conseil municipal de l'époque auprès de la Compagnie des chemins de fer de l'Est pour obtenir des arrêts plus nombreux, montrent que les trains n'étaient pas si fréquents.

Il n'y a pas d'obligation de construire immédiatement. En effet, beaucoup d'acheteurs ne deviennent propriétaires de terrains que pour effectuer un investissement foncier, quitte à revendre quelques années plus tard, parfois en plusieurs lots, les terrains acquis. Un très grand nombre de terrains sont ainsi partagés et revendus au cours des années 1950, époque à laquelle le lotissement se densifie véritablement[23].

[21] *Vaires-sur-Marne, Autrefois... Aujourd'hui...* , éd. Amatteis, 1993 (pp. 82-127).
[22] HUCHET (Bernard). *Pontault-Combault*, 1994, pp. 152-159.
[23] CA6231 : Service des ponts et chaussées, demandes de partages de terrains, 1950-1960.

Enfin, le point sur lequel insiste le plus la publicité est évidemment les conditions de viabilisation du lotissement. C'est le problème essentiel, car dès cette époque la presse relate les mésaventures des nouveaux propriétaires qui se retrouvent sur des terrains transformés en champs de boue, sans eau courante ni électricité du fait de l'absence de viabilisation. Le lotissement du Val du Muguet va aussi rencontrer ces problèmes : le syndicat du lotissement chargé de cette viabilisation ne se crée qu'en juillet 1928 et les premiers travaux ne commencent qu'en 1931, suite aux premières aides du gouvernement par l'intermédiaire de la commission départementale des lotissements défectueux[24]. Ces travaux s'effectuent relativement rapidement, sans trop de soucis financiers, car les propriétaires sont relativement aisés. Les parties communes rentrent progressivement sous gestion municipale au cours des années 1950.

Document 4 - Les quartiers de lotissements dans le Nord-Est de la Seine-et-Marne

4 Cartes postales de Villeparisis, Mitry-Mory, Chelles dans les années 1920-1930

Les cartes postales, très nombreuses pour la première partie du XXe siècle dans les fonds des Archives, semblent un support évident pour connaître la vie et les formes d'une ville autrefois. Cependant, il faut nuancer leur apport pour l'historien. En effet, elles restent totalement imprécises dans le temps et dans l'espace. Bien souvent, elles ne comportent aucune date, sinon celle du tampon de la poste, quand il est lisible, qui peut avoir été apposé plusieurs années après l'édition de la carte postale. Aucune de ces 4 images n'ayant de date précise, on peut penser qu'elles remontent aux années 1910-1920. Imprécision dans l'espace aussi car les informations de localisation sont souvent très vagues, voire totalement fausses. Certaines légendes sont parfois raturées par les collectionneurs pour tenter de les corriger, mais bien souvent le doute persiste. Il faut donc absolument croiser ces sources avec des cartes ou des témoignages de l'époque. Enfin, l'attitude des personnes présentes sur la photo n'est absolument pas naturelle. Préparé longtemps à l'avance, chaque « acteur » pose en fonction du rôle que lui a défini le photographe. Parfois, ces cartes postales sont aussi de simples supports publicitaires pour des commerces, des artisans, des industriels (comme c'est probablement le cas de la carte postale n°2).

Ces cartes postales, relativement révélatrices des fonds concernant les communes de Villeparisis, Chelles et Mitry-Mory, donnent peu l'impression d'avoir affaire à des espaces urbains. Sur les images 1 et 3, les constructions sont petites et semblent perdues dans la campagne. Elles sont pourtant prises en plein centre de ces communes en passe de devenir de véritables espaces citadins. La carte postale n°1 est une vue du croisement de la rue Eugène Varlin et de la rue de l'Ourcq à Villeparisis, à quelques mètres de la gare, nouveau centre de la commune. Si la route principale qui traverse la commune est pavée (route de Vaujours, actuelle rue Eugène Varlin), la rue adjacente est totalement en terre battue. Au croisement, on peut apercevoir les bureaux, dans la cabane en bois, d'un promoteur immobilier, Léon Courson, chargé de la vente des lots dans le lotissement voisin[25]. La carte postale n°3 donne une idée de l'état de ces routes en période d'intempéries.

Les autres bâtiments de ces quartiers semblent de même facture : baraques en bois, issues de l'auto-construction, avec bien souvent des matériaux de récupération.

[24] SC16544 : Service des ponts et chaussées, dossier lotissements défectueux, association syndicale du Val du Muguet, 1924-1957.
[25] GAGNEPAIN (François), *Villeparisis*, éd. Alan Sutton, coll. « Mémoire en images », 2002, 128 p.

Certaines sont consolidées à l'aide de matériaux plus solides, avec des murs de briques ajoutés parfois directement sur la structure en bois lorsque le propriétaire dispose d'un peu plus de moyens. En réalité, ces habitations sont pour l'essentiel, dans un premier temps, des logements temporaires, utilisés par des ouvriers ou de petits employés habitant et travaillant à Paris et venant en fin de semaine y entretenir un jardin. Mais petit à petit, au cours des années 1920-1930, elles finissent par devenir des résidences permanentes.

Il existe une véritable ségrégation sociale d'un lotissement à l'autre. D'un côté, il y a ceux situés dans des communes ayant déjà acquis une certaine importance, en général très proche de la gare et permettant un déplacement rapide en train jusqu'au lieu de travail. On y trouve en général, comme sur la carte postale n°4, de véritables pavillons en brique et meulière, d'assez grande taille, construits par des professionnels. D'un autre côté, plus on s'éloigne de Paris et de la gare, plus les lotissements deviennent de petite taille, avec des parties communes peu ou pas du tout entretenues.

La carte postale n°2 représente le café Castioni, situé au milieu du lotissement du Pré Fleury. Malgré son apparence de gargote, c'est un lieu de sociabilité essentiel pour le lotissement. Outre la fonction de café, c'est aussi un magasin de proximité, un vendeur de bois de construction voire de chalets préfabriqués comme l'annonce ici l'enseigne. C'est aussi le seul lieu de refuge en cas d'intempéries, lorsque l'on est en train de construire sa propre maison.

Le café est le lieu de discussions politiques par excellence. Les lotissements modestes de l'arrondissement de Meaux sont un lieu de recrutement important pour le Parti communiste français (P.C.F.) qui séduit ces populations d'origine très modeste et travaillant à Paris ou dans la petite couronne, souvent dans des usines au fort taux de syndicalisation. Dans ces zones où règne pourtant la petite propriété individuelle, le P.C.F. se fait ainsi le défenseur et le relais des associations de syndicats de lotisseurs en conflit avec une mairie ou un promoteur privé. Petit à petit, les élections municipales voient la montée des partis de gauche, avec la victoire à la fin des années 1930 des communistes à Chelles, Mitry-Mory, Courtry et Saint-Thibault-des-Vignes. Cette évolution politique ne s'observe pas dans le sud du département, car ces régions de lotissements sont plus éloignées de la « banlieue rouge » industrielle et accueillent des populations d'employés un peu plus aisés. Mais de la même façon, les nouvelles municipalités recrutent parmi les nouveaux arrivés qui remplacent progressivement les représentants des anciens habitants du bourg rural.

L'Église va, elle aussi, tenter de s'implanter sur un territoire qui lui est largement hostile et très éloigné des lieux de cultes traditionnels avec la construction de nouvelles églises et paroisses au milieu des nouveaux quartiers pavillonnaires[26].

Document 5 - Plan d'aménagement d'embellissement et d'extension d'Ozoir-la-Ferrière

Plan général futur (pièce n°11), 1939 - En médaillon : plan de la commune d'après le cadastre de 1830

Cette carte fait partie d'un ensemble de 20 pièces constituant le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension validé par la commune d'Ozoir-la-Ferrière le 14 janvier 1940. Le plan proposé par la mairie d'Ozoir est le plus complet et le mieux conservé aux Archives départementales.

[26] 150J88 : « L'église dans les lotissements », numéro spécial de *La Vie catholique*, 15 mars 1930, ainsi que la série de cartes postales sur des processions religieuses dans la commune de Mitry-Mory en 1932 : 2Fi5605-5607.

La ville d'Ozoir-la-Ferrière, comme une bonne partie des communes situées à proximité des lignes de chemin de fer venant de Paris, a vu sa population considérablement augmenter depuis la fin de la Grande Guerre. La notice jointe au plan précise que celle-ci est passée de 717 habitants en 1921 à 1 544 en 1936. Mais cette population s'installe essentiellement dans le lotissement de l'Archevêché, à proximité de la gare et donc éloigné du bourg rural d'origine. Créé par la Société générale foncière, il a rapidement été loti à partir de 1927. Une association syndicale s'est d'ailleurs constituée et devient rapidement un des syndicats de lotissement les mieux organisés du département avec conseillers à disposition des membres, journal interne, négociation de prix de gros avec les entrepreneurs en bâtiment[27].

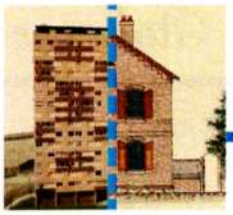
Face à cette évolution, la commune est contrainte de devoir réfléchir à son avenir et à son organisation future. Car bien évidemment, il est prévu que l'accroissement de la population se poursuive et la notice envisage « une population de 8 000 habitants d'ici 50 ou 60 ans »[28]. Un géomètre expert, M. Moreau, est nommé à cette tâche et propose un nouveau plan d'occupation des sols avant la lettre.

Il est ainsi prévu une progressive densification des habitats en des points précis de la ville. La densité moyenne étant de 9 habitants par hectare, la ville possède une grande marge de manœuvre. Il ne s'agit pas de construire des barres ou des tours mais des immeubles de rapport le long des axes principaux et à proximité de la gare et du village. Une zone industrielle est prévue afin d'éviter que la commune ne soit qu'une simple banlieue dortoir : à l'époque, 90 % de la population active va travailler tous les jours à Paris. L'essentiel de la forêt autour de la commune (770 hectares sur les 1 500 hectares de la commune) est protégé de toute nouvelle construction. Enfin, de nouveaux équipements indispensables aux nouvelles populations sont prévus : une nouvelle mairie, une nouvelle école (en remplacement de l'ancienne mairie-école traditionnelle du bourg), des abattoirs municipaux, l'agrandissement du cimetière, des terrains de sport.

L'adoption tardive de ce plan par le conseil municipal fait qu'il ne rentre véritablement en vigueur qu'après la Seconde Guerre mondiale. Il n'est d'ailleurs que très partiellement appliqué car la densification prévue n'a pas vraiment eu lieu. Il faut ensuite attendre la loi de 1967 pour l'adoption d'un véritable Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) imposé à toutes les communes. Cependant, ce document constitue une très bonne source pour comprendre la situation d'une ville à la fin des années 1930 en grande banlieue parisienne et aussi comprendre les grands préceptes de l'aménagement du territoire local à l'époque.

[27] PZ126 : *La Tribune, organe de défense des propriétaires du lotissement de l'archevêché* (Ozoir-la-Ferrière), trimestriel, 1933-1935 et SC16536 : Service des ponts et chaussées, dossier lotissements défectueux, association syndicale du lotissement de l'Archevêché, 1924-1960.

[28] Prévision finalement sous-évaluée puisque Ozoir atteint, 60 ans après, 20 000 habitants.



3 - L'urbanisme des Trente Glorieuses

pourquoi des grands ensembles ?

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la France doit faire face à une gigantesque pénurie de logements. Moins à cause des bombardements et des destructions qu'en raison du retard accumulé au cours de l'entre-deux-guerres. Les bidonvilles sont courants et vont perdurer au moins jusqu'à la fin des années 1960. Dans un premier temps, la priorité du gouvernement ira aux régions victimes de la guerre et aux infrastructures du pays. Il faudra attendre l'appel symbolique lancé par l'abbé Pierre au cours de l'hiver 1954 pour qu'une véritable prise de conscience se fasse au sein de la société française. Un besoin urgent de construction de logements se fait sentir.

A - Vers une architecture moderne

On peut faire remonter cette réflexion sur la ville moderne aux travaux de l'architecte lyonnais Tony Garnier, avec ses études sur la *Cité industrielle*, au tout début du XXe siècle. Lui-même tentera de mettre en application ces principes, dans sa ville natale, pour le quartier des États-Unis. C'est le premier quartier de grands ensembles (1922-1933), avec une architecture pensée au niveau de tout un lot, dans le but de réaliser des logements sociaux. On expérimente ensuite les premières constructions préfabriquées, dès les années 1930, dans la cité de la Muette à Drancy (1931-1934).

Ces premières expérimentations interviennent au moment où un nouveau mouvement d'architectes modernistes prend peu à peu le pas sur les tenants des lignes académiques. Ces nouveaux architectes sont regroupés au sein du Congrès International d'Architecture Moderne (C.I.A.M.) qui se tient pour la première fois en 1928. L'instigateur, et le maître à penser de ce mouvement, est un architecte suisse, Charles-Edouard Jeanneret, plus connu sous le nom de « Le Corbusier ». Il édite le bilan d'un congrès qui s'était déroulé à Athènes en 1933, sous le titre *La Charte d'Athènes*. Ce livre, publié en 1943, va constituer le manifeste du mouvement des urbanistes modernes, et ainsi influencer les concepteurs des villes pour au moins trente ans. Pour la première fois, on ne conçoit plus la ville comme un ensemble d'îlots et de voies de circulation, mais en termes de fonctions sociales et économiques, d'unités d'habitation ou de production et de zonage de l'espace. C'est une volonté de rupture totale avec la ville ancienne et son histoire, pour pouvoir concevoir une ville nouvelle, considérée comme un tout cohérent. La ville doit être le lieu de résidence d'une communauté, avec les équipements nécessaires pour la vie qui va avec, et non une adjonction de propriétés individuelles. L'architecture doit donc être avant tout fonctionnelle, « le domaine de l'esthétique est exclu » va même jusqu'à dire Le Corbusier.

Mais c'est avec la période des Trente Glorieuses que les architectes modernistes vont pouvoir trouver des commanditaires réceptifs à leur nouvelle conception de la ville.

B - (A)ménager la banlieue parisienne

La Seine-et-Marne va donc se trouver en position idéale pour, une fois encore, être le lieu d'application des nouvelles théories urbaines. L'extension considérable de la région parisienne rend nécessaire, on l'a vu, une maîtrise de la croissance urbaine. C'est dès 1943, sous le régime de Vichy, qu'un contrôle strict est mis en application. Cette politique perdure après la guerre, malgré le changement de régime mais un simple contrôle ne suffit plus. Le Commissariat au plan, organe de prévision de l'action de l'État depuis 1944, préconise, avec le Ministère de la reconstruction, la création de pôles périphériques à la capitale qui puissent garantir une croissance à l'extérieur de la région centrale. Un nouveau Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la région parisienne (P.A.D.O.G.) est conçu et mis en place en mars 1960[29]. Ce plan propose notamment pour les villes de Meaux, Melun et Montereau-Fault-Yonne, le projet dit des « 3 M ». Ce projet avait été en fait lancé en 1955 par le préfet de Seine-et-Marne de l'époque, Germain Vidal. Son but est alors l'accueil de nouvelles activités industrielles et surtout la construction des logements nécessaires[30] afin d'obtenir un équilibre emploi/logement. La priorité est donc donnée à la construction de grands ensembles capables de résorber le manque de logements, en lien avec la création de nouvelles zones industrielles. L'aménagement de ces espaces est alors confié à la Société d'Équipement de Seine-et-Marne (S.E.S.M.), chargée de l'acquisition et de la viabilisation des sites pour que les constructions soient ensuite confiées aux sociétés d'H.L.M. locales.

Par ailleurs, à partir de 1959, de nouvelles procédures d'urbanisme sont mises en place pour la construction de nouveaux quartiers à la périphérie des villes. On institue ainsi des Zones à Urbaniser en Priorité (Z.U.P.), installées là où le terrain est le moins cher, bien souvent sur d'anciens terrains agricoles. Ces zones accueillent une opération programmée d'urbanisme qui normalement doit être complète, c'est-à-dire que le nouveau quartier doit accueillir toutes les fonctions que doit contenir une ville : des logements, bien sûr, mais aussi des équipements publics (écoles, crèches, administrations), des commerces et même des zones industrielles. Les Z.U.P. de Meaux et de Montereau sont parmi les premières en France.

C – Un nouvel habitat en Seine-et-Marne

Dans un premier temps, l'architecture préconisée pour la reconstruction cherche encore des formes relativement traditionnelles. On reste encore sur des programmes qui ont été définis bien souvent sous le régime de Vichy par des architectes encore issus de l'ancienne école académique[31]. On trouve ainsi encore des toits avec pignons et faîtages, des fenêtres ou portes-fenêtres à carreaux, des pierres, utilisées au moins pour l'ornementation de la façade, la structure du bâtiment étant entièrement en béton. Les procédés de construction restent encore très traditionnels et demandent une main-d'œuvre qualifiée très nombreuse. On trouve une grande quantité de ces bâtiments dans les villes qui ont subi d'importants dommages pendant la guerre, et en Seine-et-Marne, particulièrement dans le centre-ville de Montereau.

[29] SC4509 : Service de l'équipement et de l'urbanisme, P.AD.O.G., rapport général, 1960.

[30] 1001266 : ESCARO (Jean), *L'industrialisation de la Seine-et-Marne*, thèse dactyl., op. cit., pp. 49-60.

[31] VOLDMAN (Danièle) *La Reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, éd. L'Harmattan, 1997. Pour une étude locale : *La reconstruction 1944-1960, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste*, Cahier n°9 de la Maison de banlieue et de l'architecture, 2003.

Finalement, suite à la crise révélée par l'abbé Pierre durant l'hiver 1954 et l'échec des dernières tentatives de construction en pavillons L.E.P.N.[32], il est décidé de remédier à ce problème de logement par une rationalisation et une massification des processus de construction. C'est le début de la réalisation des grands ensembles, décidée à partir de la fin des années 1950. Il s'agit probablement de la période de construction la plus intense que la France ait connue au cours de son histoire, avec pas moins de 6 millions de nouveaux logements construits entre 1953 et 1975. L'architecture qui en résulte est, encore une fois, bien peu inspirée des avant-gardes des années trente et bien plus déterminée par les conditions économiques de production. Elle est standardisée, alignée sur les chemins de grue selon des plans souvent répétés à l'identique. C'est la grande période de ce qu'on appelle le « Hard French[33] ». Par ailleurs, les équipements mettront beaucoup plus de temps à s'installer. Les quartiers restent souvent très éloignés des zones d'implantation des entreprises, lorsque celles-ci existent.

Cependant, cela ne doit pas masquer le progrès réel que représentent, pour l'époque, ces nouveaux logements. Cet habitat marque la généralisation du confort moderne tel que nous le connaissons maintenant. Les architectes modernes sont amenés à imposer la rupture totale avec les logements défectueux. Chaque appartement doit avoir une taille conforme au minimum vital que notamment Le Corbusier a calculé au sein de son « modulor »[34]. La priorité est donnée à l'approvisionnement en eau potable, à une bonne viabilisation, à l'ensoleillement constant de tous les appartements et, enfin, au chauffage central. Il en résultera d'ailleurs en Seine-et-Marne les premières recherches en terme de géothermie. Enfin, les équipements communs sont généralisés tels qu'ascenseurs, vide-ordures, parking... Toutes ces avancées sont considérables pour des populations qui, dans leur immense majorité, disposent d'un logement exigu, vétuste et sans aucun confort, quand ils en ont un.

Même si leur mise en œuvre est lente en région parisienne, plusieurs exemples notables de Z.U.P. existent en Seine-et-Marne. Le P.A.D.O.G. concourt ainsi à la mise en place de grands ensembles dans les « 3 M ». A Montereau, le quartier de Surville prévoit d'accueillir 6 060 logements en 1961, réalisés par l'architecte, Prix de Rome, Xavier Arsène-Henry. A Meaux, après l'échec du projet Le Corbusier, il est construit 1 848 logements à la Pierre Collinet par Jean Ginsberg, puis 8 300 logements dans la Z.U.P. de Beauval par l'architecte Marcel Lods. A Melun, après les réalisations du plateau de Montaigu, par Louis Arretche (3 500 logements), la Z.U.P. de l'Almont est entreprise, dirigée par Léon E. Bazin, (3 100 logements) puis la Z.U.P. de la Plaine du Lys à Dammarie-lès-Lys (2 359 logements) toujours par Louis Arretche. D'autres projets de plus petite taille voient le jour au sein des différentes villes du département.

D - D'un constat d'échec au renouvellement urbain

Les grands ensembles vont être à la fois les victimes et la cause d'un revirement de politique d'aménagement de la ville et des conceptions de l'urbanisme en France et notamment

[32] Logements économiques de première nécessité.
[33] VAYSSIÈRE (Bruno) *Reconstruction, déconstruction, Le Hard french ou l'architecture française des Trente glorieuses*, éd. Picard, 1998.
[34] Le but est alors pour lui de créer une « mesure harmonique à l'échelle humaine applicable universellement à l'architecture et à la mécanique », sur la base d'un corps d'homme mesurant 1 mètre 83. LE CORBUSIER, *Le Modulor*, 1948, rééd. Birkhauser, 2000.

en Seine-et-Marne. On constate en effet assez rapidement les problèmes engendrés par l'accumulation de logements sur des zones restreintes et peu accessibles. Surtout, le fait que ces ensembles restent déconnectés du reste du tissu urbain pose problème. Ainsi, malgré les volontés initiales, on n'est pas parvenu à réaliser de vrais quartiers urbains avec tous les équipements nécessaires. Rapidement, on commence à stigmatiser les « banlieues dortoirs » et les affres de la « sarcellite »[35]. Dans le même temps, le changement de politique d'aménagement de la région parisienne dès 1965, avec l'abandon du P.A.D.O.G., va enlever le peu d'attrait économique qui pouvait rester à ces zones.

En effet, la décision de l'État de créer 5 villes nouvelles en Île-de-France, dont 2 dans le département, donne une attractivité maximale aux sites de Marne-la-Vallée et Melun-Sénart. Les « Z.U.P. » vont donc rester presque totalement à l'écart des éventuelles zones d'implantation des entreprises. Par ailleurs, les classes moyennes qui s'étaient installées dans un premier temps dans ces logements vont les quitter rapidement au profit de pavillons ou d'habitats collectifs mieux conçus. C'est donc une population démunie et aux moyens insuffisants pour habiter ailleurs qui va rester dans ces quartiers.

Ce n'est que dans les années 1980 qu'une nouvelle politique va tenter de redynamiser ces quartiers en essayant de supprimer leur aspect de cité-dortoir pour mettre en avant leur véritable caractère urbain. De nombreuses opérations à l'initiative de l'Etat se sont succédé depuis, dans le cadre de ce que l'on a appelé la « politique de la ville ». Récemment, plusieurs Opérations de Rénovation Urbaine (O.R.U.) ont été mises en œuvre dans le département, notamment à Meaux, Dammarie-lès-Lys et Montereau afin d'améliorer l'urbanisme de ces quartiers. A cette occasion, des barres sont détruites, remplacées par des petits habitats collectifs ou des logements individuels et les abords des immeubles sont réaménagés. Par ailleurs, des contrats de villes[36] ont été signés entre l'État et différents partenaires locaux dans le but d'améliorer les conditions de vie des habitants et de prévenir les risques d'exclusion sociale. Ces contrats sont remplacés en 2007 par de nouveaux « contrats urbains de cohésion sociale ».

[35] Terme apparu dans la presse dans les années 1960 et qui désigne un mal de vivre qui viendrait de l'habitat en grand ensemble, symbolisé par le plus grand d'entre eux à l'époque, Sarcelles, dans le Val d'Oise.

[36] En Seine-et-Marne, 5 zones urbaines sont concernées par ces contrats de ville pour les années 2000/2006 : Meaux, Montereau, l'agglomération de Melun – Le Mée – Dammarie-lès-Lys, et les syndicats d'agglomérations nouvelles de Sénart et Val Maubué.

DOCUMENT 6 : LES LOGEMENTS ÉCONOMIQUES DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ

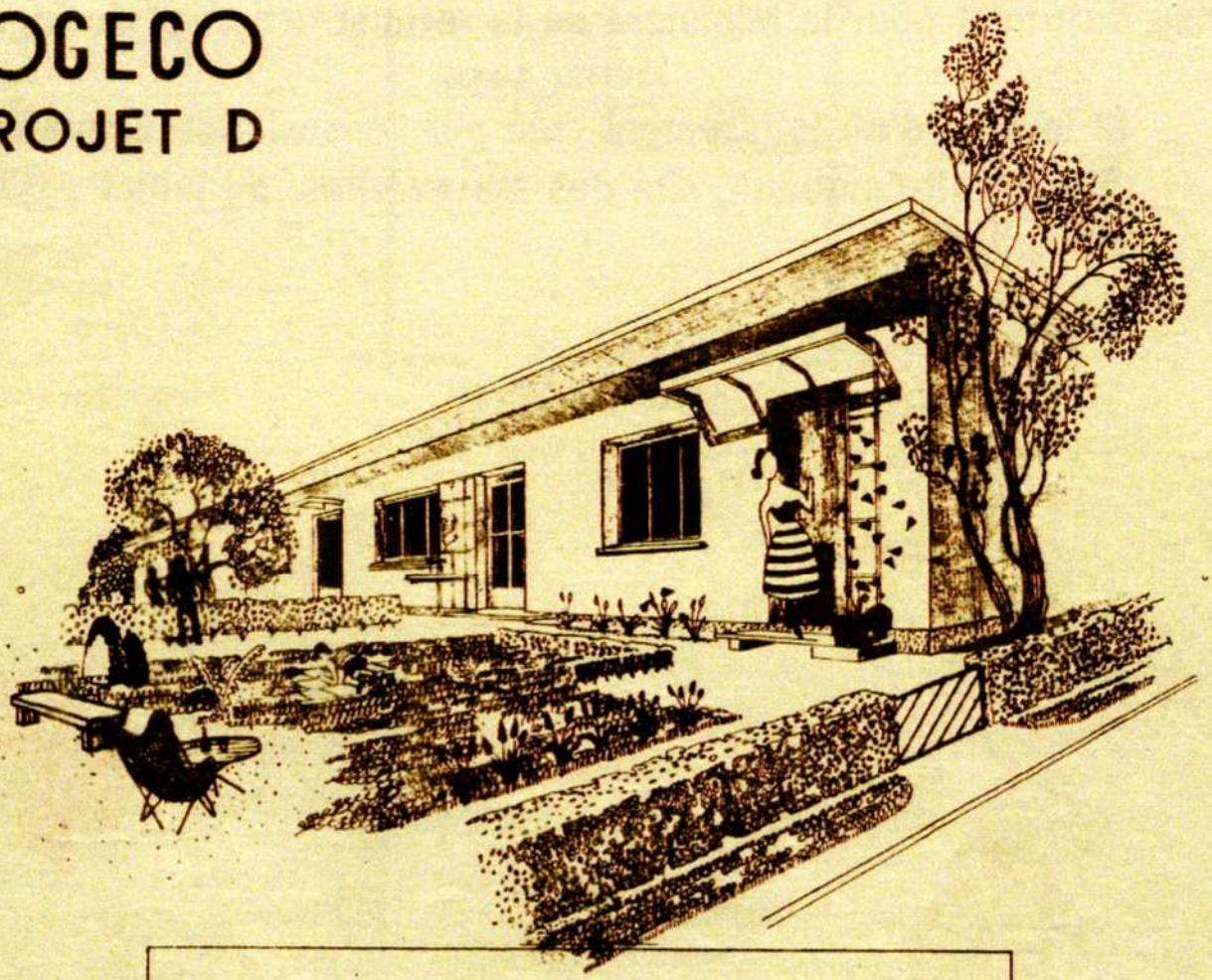
Plan du projet pour le Ministère de la reconstruction et du logement, février 1954
Et le plan d'un lotissement créé par l'association Emmaüs, à Pontault-Combault, cité des Marguerites, 23 juillet 1954

MINISTERE DE LA RECONSTRUCTION
ET DU LOGEMENT

LOGEMENTS ECONOMIQUES DE PREMIERE NECESSITE

RESUME DU PROJET D (1)

LOGECO
PROJET D



COMPOSITION DE L'EQUIPE

ARCHITECTE JACQUES RIOT
GROUPEMENT PHENIX _ JOYEUX

(1) Référence de la formule choisie parmi celles du devis programme : A-B-C-D-E-F-

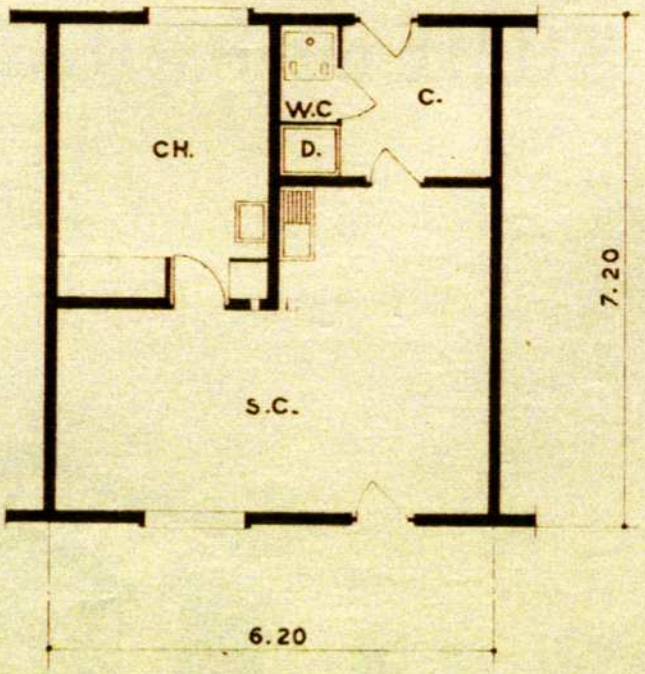
C.E.X-A.T.P. 2050 -fév.54.

SC4383

Archives départementales de Seine-et-Marne

PLANS ET COUPES

Echelle obligatoire 0,01 P.M.

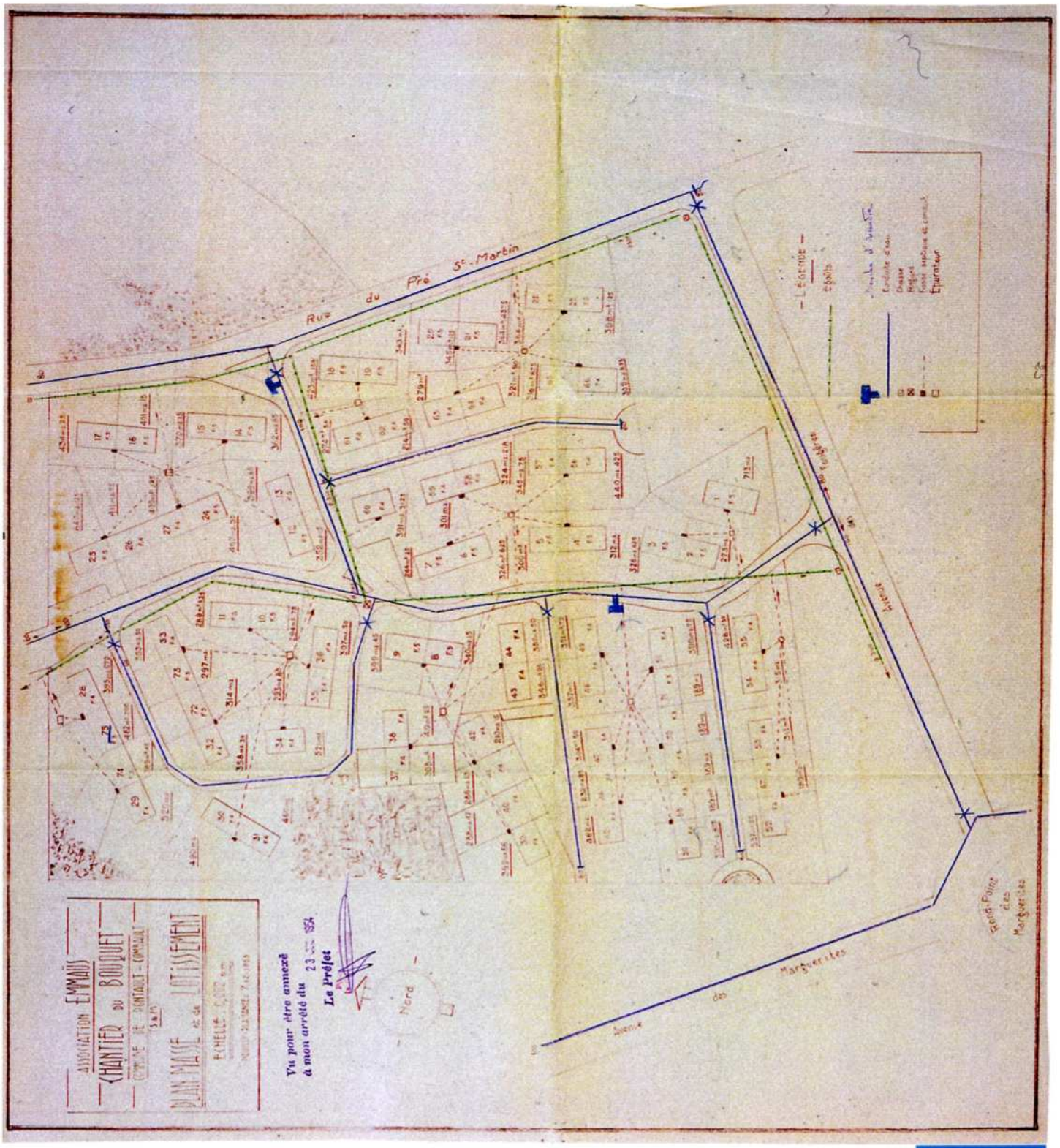


DETAIL DE LA SURFACE UTILE

Séjour ou Séjour - cuisine	21.90
Cuisine	
Chambre	9.98
Local d'hygiène	0.62
Toilette	
W.C.	1.05
Placards et Penderies (1)	1.06
Entrée, Dégagements, Escalier particulier	
Cellier	4.30
TOTAL :	38.91

(1) Rangement de la cuisine non compris

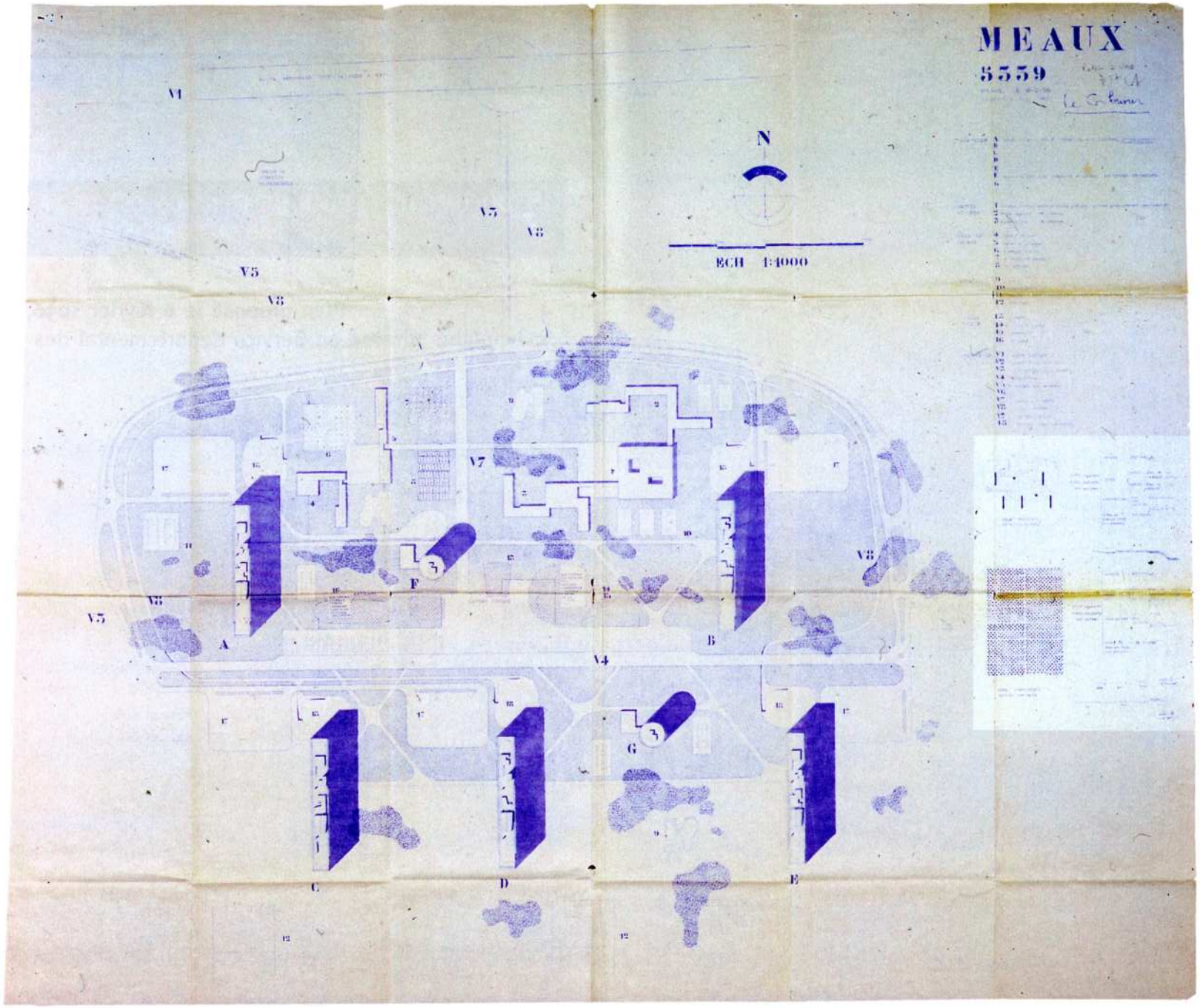
Archives départementales de Seine-et-Marne


ASSOCIATION EMMAÜS
CHANTIER DU BOUQUET
COMMUNE DE DOMMARTIN-CONNAUX
PLAN MASSE et de LOTISSEMENT
ÉCHELLE
Vu pour être annexé
à mon arrêté du
23 ... 1954
Le Préfet
Nord
Rue du Pré St-Martin
Avenue des Marguerites
Route-Poste des Marguerites
Avenue
Légende
Égouts
Conduite d'eau
Chasse
Regard
Fosse septique et puisard
Épurateur

CA6231

DOCUMENT 7 : PLAN D'EXTENSION EST DE LA VILLE DE MEAUX PAR LE CORBUSIER

Plan proposé le 6 février 1956, exemplaire adressé au Service départemental des Ponts et Chaussées



© F.L.C./Adagp, Paris 2006

CA6085

Archives départementales de Seine-et-Marne

DOCUMENT 8 : PROJET D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE LA Z.U.P. DE L'ALMONT À MELUN

Maquette au 1/1000e par l'architecte Léon E. Bazin, 1970
En médaillon : photographie de la maquette du projet de 1965

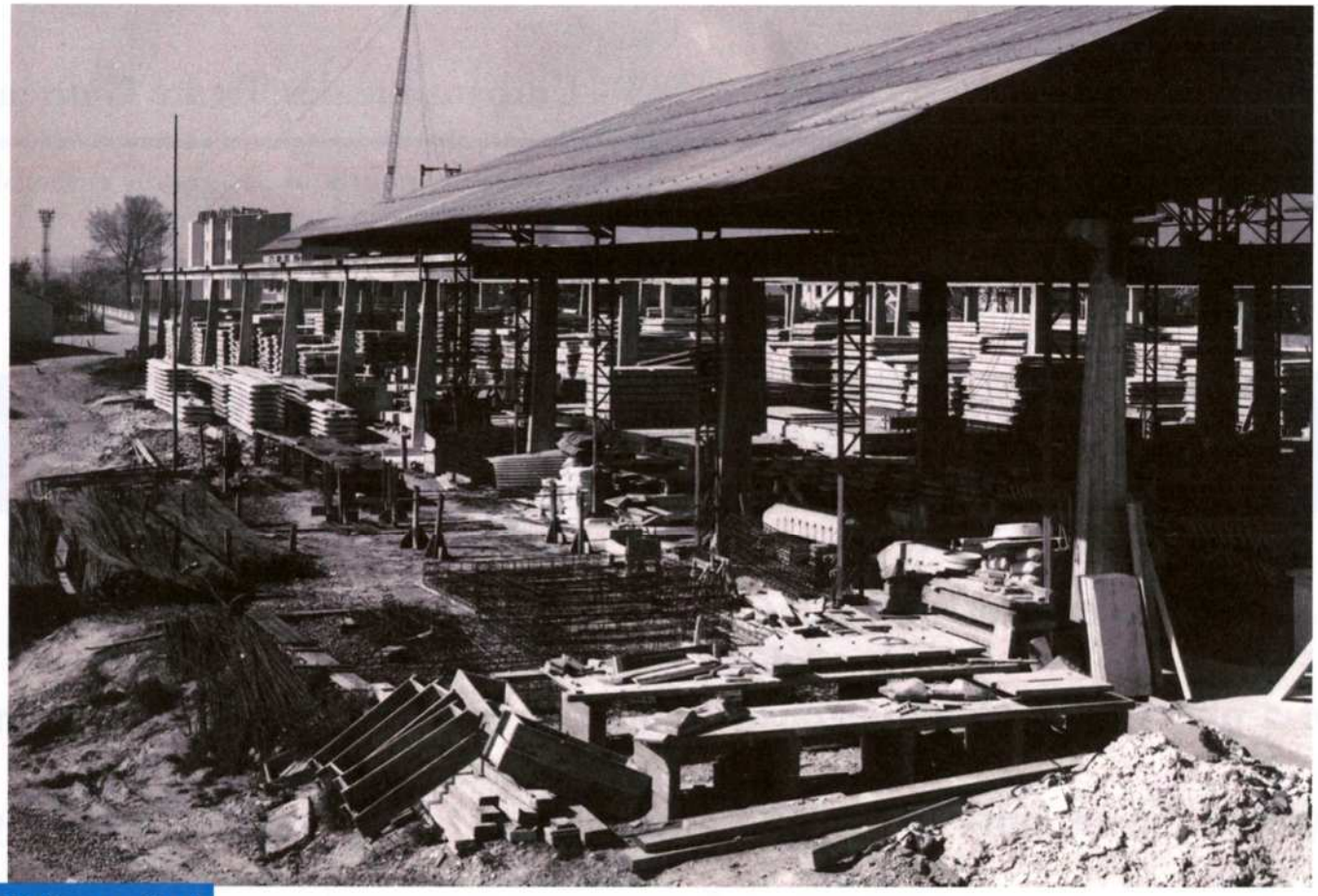
91JP7

91JP4

Archives départementales de Seine-et-Marne

DOCUMENT 9 : SÉRIE DE PHOTOGRAPHIES DU MINISTÈRE DE LA RECONSTRUCTION ET DE L'URBANISME

2 photographies de l'usine de préfabrication d'éléments en béton Gagnier-Pététin à Chelles, avril 1958 et 2 photographies de la construction d'un immeuble de 195 logements, rue Conault à Moissy-Cramayel (actuellement entre la rue de Marronniers et la rue du Parc), avril 1958

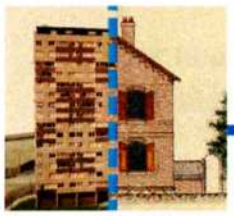


1 - Chelles, 3447W1160

2 - Chelles, 3447W1161

3 - Moissy-Cramayel, 3447W1071

4 - Moissy-Cramayel, 3447W1069



COMMENTAIRE DES DOCUMENTS

DOCUMENT 6 - LES LOGEMENTS ÉCONOMIQUES DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ
Plan du projet pour le Ministère de la reconstruction et du logement, février 1954
Plan d'un lotissement créé par l'association Emmaüs, à Pontault-Combault, cité des Marguerites, 23 juillet 1954

Le terrible hiver 1954 révèle une grave crise du logement en France, et particulièrement en région parisienne, mise en avant par les célèbres appels radiodiffusés de l'abbé Pierre. Le ministre de la reconstruction et du logement de l'époque, Maurice Lemaire, décide alors la construction de 6 000 logements économiques de première nécessité (L.E.P.N.), dans l'urgence, avec le soutien de l'association Emmaüs dirigée par le même abbé Pierre. Près de 800 sont construits en Seine-et-Marne en moins d'un an[37]. Ils sont installés dans les communes de Chelles (les Coudreaux), Gretz, Lagny, Meaux, Melun, Mitry-Mory, Montereau, Pontault-Combault et Villeparisis, c'est-à-dire les communes qui ont généralement connu la plus forte augmentation de population dans les années 1930 avec notamment, le développement des lotissements défectueux.

A la suite d'un concours national, plusieurs cabinets d'architectes de renommée nationale proposent des modèles de maisons totalement standardisées et pouvant être construite en quelques mois. L'architecte Jacques Riot propose ainsi, en partenariat avec le groupement de promoteurs immobiliers Phénix, un modèle de pavillon à 1 seul niveau, en bande et d'une taille minimale de 39 m², avec une chambre, séjour et cuisine. Ces logements sont modulables avec des extensions possibles à 3 ou 4 pièces. Ce modèle a été retenu pour toutes les cités d'urgences du nord du département.

A Pontault-Combault, en parallèle, une initiative privée se fait jour. C'est l'association Emmaüs qui joue le rôle de promoteur immobilier en allotissant un terrain situé rue des Prés Saint-Martin, au centre de cette commune pavillonnaire. Une « Société coopérative du Bouquet » est créée[38], dirigée par l'abbé Pierre lui-même et qui se donne pour objectif l'acquisition et l'aménagement de terrains afin de construire 75 logements. Les familles devenues actionnaires de la société peuvent ensuite devenir propriétaires de leur maison. Le plan de ces maisons reprend, à peu de choses près, le modèle des logements de première nécessité, en bande avec un seul rez-de-chaussée. La société est par la suite dissoute en 1961 et les parties communes sont rendues au domaine communal.

Mais ces constructions, particulièrement celles du parc H.L.M., pourtant conçues pour durer 50 ans, rencontrent très rapidement des problèmes de malfaçon graves. La presse se fait l'écho des difficultés rencontrées par les habitants des cités d'urgence dès 1956. Un grand nombre d'entre elles sont rapidement abandonnées et détruites, comme à Montereau, où elles laissent place à la construction du grand ensemble de Surville.

[37] SC4383 : Service des ponts et chaussées, dossier L.P.N., 1954-1956.
[38] CA6231 : Service des ponts et chaussées, dossier lotissements de Pontault-Combault, 1954-1962.

Document 7 - Plan d'extension Est de la ville de Meaux par Le Corbusier

Plan proposé le 6 février 1956, exemplaire adressé au Service départemental des ponts et chaussées

Face au déficit de logements dans la région parisienne, Le Corbusier propose spontanément un projet de « Cité Radieuse » dans la banlieue de Meaux[39]. Ce projet est accueilli avec enthousiasme par le député-maire Barennes. Le conseil municipal vote la réalisation d'une ville radieuse de 2 000 logements qui est confiée à la société de H.L.M. Orly-Parc. Sur ce projet, Le Corbusier travaille au sein de son cabinet avec son adjoint André Wogenscky et pour la mise au point de nouvelles techniques de préfabrication avec Iannis Xenakis, par ailleurs, compositeur de musique contemporaine.

Le terrain de 25 à 30 hectares est apporté par la ville. Il prévoit la construction de cinq unités d'habitation sur le modèle de celles déjà existantes[40], mais aussi de deux tours cylindriques réservées aux jeunes couples. Le projet inclut aussi des hôtels, des restaurants, des équipements publics, un cinéma, des équipements le plus souvent directement intégrés dans les tours. Comme à Marseille ou Firminy, l'école maternelle et un gymnase sont ainsi directement accessibles depuis le toit de chaque unité d'habitation. Une rue commerçante occupe l'équivalent d'un couloir dans les étages. Par ailleurs, il conçoit une « usine verte » en périphérie du site, au nord de la nationale 3, directement reliée à la Cité Radieuse : c'est ce qu'il appelle la « Cité Linéaire Industrielle », produit d'une réflexion menée par l'architecte sur l'intégration rationnelle des zones industrielles à leur environnement[41].

Afin de justifier ce projet considérable pour une ville d'à peine 10 000 habitants à l'époque, un petit croquis est présent en bordure du plan. Il pose côte à côte sa « cité verticale », reproduite ici en miniature avec une cité horizontale, autrement dit un quartier pavillonnaire, comme il en existe des dizaines dans le nord de la Seine-et-Marne. En comparant les chiffres des longueurs de rue, des réseaux d'eau et d'électricité, et même le temps que chaque enfant va mettre pour aller à son école, l'architecte cherche à convaincre de la rationalité et des bienfaits d'une ville d'habitat collectif, alors que les aspirations de la population vont plutôt en faveur de l'habitat individuel.

Mais les interlocuteurs administratifs manquent à l'appel. L'État prend en charge le plan d'urbanisme en 1957. Un contrat est signé le 4 juin 1957 entre le Ministère de la reconstruction et du logement (M.R.L.), l'architecte pour l'étude de l'extension de la ville de Meaux et la supervision des architectes amenés à travailler dans cette zone. Mais les ingénieurs des services des ponts et chaussées rechignent à soutenir Le Corbusier. On lui reproche les imprécisions de son étude, notamment en ce qui concerne l'évaluation des coûts de construction.

Une nouvelle version au début de l'année 1958 est proposée par Le Corbusier et son équipe qui prévoit désormais 15 unités d'habitation et 4 tours. Cependant, le projet pèche toujours par des imprécisions notamment sur les moyens de desserte de l'ensemble de la cité. De plus, le célèbre architecte manque toujours d'interlocuteurs valables, selon lui, au sein de la hiérarchie administrative. Au cours de cette même année 1958, c'est un nouveau coup dur avec la nomination de Marcel Lods à la charge d'urbaniste chargé du plan d'aménagement de la Seine-et-Marne. Celui-ci, considéré comme le spécialiste de l'application des méthodes industrielles au bâtiment et de la préfabrication lourde, devient donc le supérieur direct du « maître », situation intolérable pour ce dernier. De nouvelles critiques sont émises notamment

[39] MONNIER (Gérard), *Le Corbusier, les unités d'habitation en France*, éd. Belin, 2002 ; RAGOT (Gilles) & DION, (Mathilde), *Le Corbusier en France, réalisations et projets*, éd. Le Moniteur, 1997, pp. 365-369.

[40] Le Corbusier a été amené à concevoir 5 unités d'habitations appelées aussi cités radieuses : 4 en France : Marseille (1952), Rezé près de Nantes (1955), Briey-en-Forêt en Lorraine (1963), Firminy près de Saint-Étienne (1967) et 1 à Berlin (1957).

[41] LE CORBUSIER, *L'urbanisme des trois établissements humains*, éd. de Minuit, 1959, pp. 97-125 puis pp. 166-169 pour l'exemple de Meaux.

sur le mode de préfabrication jugé trop coûteux. La méthode dite du « casier à bouteilles », terme imagé désignant la façon dont s'encastrent les appartements préfabriqués, est jugée hors de prix suite aux déboires de l'unité d'habitation de Marseille où la même technique a été expérimentée. Ces aléas n'empêchent pas Le Corbusier de continuer sur son projet en négociant avec la régie Renault pour l'installation d'une usine de montage automobile dans son projet d'« usine verte ».

Finalement, de guerre lasse, l'architecte finit par se désengager progressivement du projet au cours de l'été 1960 et préfère s'engager dans ses projets internationaux, notamment pour la ville indienne de Chandigarh. Le M.R.L. dessaisit définitivement Le Corbusier du projet de Z.U.P. en octobre de la même année. C'est pourtant l'un des programmes d'urbanisme les plus aboutis qu'il ait tenté de mettre en application en France : 745 dessins et plans sont recensés concernant cette Cité Radieuse, qui restera pour toujours dans les cartons[42].

Finalement, pour l'extension est de Meaux, deux projets d'envergure seront réalisés : tout d'abord, en périphérie, la Pierre Collinet par Jean Ginsberg (1958-1962) puis sur le site même de la Cité Radieuse, la Z.U.P. de Beauval, par Marcel Lods (1960-1968). Celui-ci tente d'ailleurs, par des immeubles en formes de Y (appelés aussi plus tard « caravelles »), de donner, selon ses dires, des aspects d'unités d'habitations corbuséennes aux bâtiments d'habitation.

Document 8 - Projet d'aménagement du quartier de la Z.U.P. de l'Almont à Melun

Maquette au 1/1000e par l'architecte Léon E. Bazin,1970
En médaillon : photographie de la maquette du projet de 1965

Dans le cadre du P.A.D.O.G., 5 grands ensembles sont décidés en Seine-et-Marne, dont 3 dans l'agglomération de Melun. L'ensemble du plateau de Montaigu est déjà en construction en 1958 et se prolonge jusque dans les années 1960. Un autre est décidé pour la plaine du Lys à Dammarie-lès-Lys. Par arrêté du 19 mars 1962, une Zone à Urbaniser en Priorité est définie enfin pour la vallée de l'Almont, non loin d'une zone industrielle décidée à la limite entre Vaux-le-Pénil et Melun. C'est un espace de 50 hectares, des deux côtés de la vallée de l'Almont qui est ainsi défini afin d'assurer l'extension de la ville. Finalement, il est décidé en 1963 d'élargir le périmètre à 72 hectares afin d'inclure une coulée verte préservant le fond de la vallée.

Léon Bazin (1900-1976), architecte en chef des bâtiments civils et des palais nationaux, se voit confier la réalisation de l'aménagement du périmètre ainsi que la construction de la grande majorité des bâtiments d'habitation. Il effectue ses premières propositions dès 1964. On voit ici la photo de ce premier projet. Mais avec la suppression du P.A.D.O.G. pour son remplacement par le S.D.A.U.R.P.[43], la Z.U.P. est d'abord remise en cause puisque la priorité est donnée aux villes nouvelles. Finalement, le projet est maintenu mais l'architecte doit l'amender. Proposé en 1969-1970, il comprend 3 129 logements : 2 341 appartements en location et 643 en accession à la propriété. Signe des temps, le nombre de logements individuels est augmenté avec 145 pavillons proposés en accession à la propriété. Le dessin des pavillons est d'ailleurs réalisé par Bazin lui-même. Par ailleurs, est programmée la construction de 3 centres commerciaux, 3 écoles primaires, 2 collèges, 4 gymnases et 1 stade, et enfin d'une église et d'une chapelle.

[42] Ils sont tous conservés par la Fondation Le Corbusier, à Paris.
[43] Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne.

Bazin présente son projet sous la forme de cette maquette actuellement conservée aux Archives départementales. Sa présence est relativement exceptionnelle car même si ces maquettes sont très souvent utilisées pour les chantiers d'une certaine envergure, elles restent souvent la propriété des architectes et ne sont pas données au maître-d'ouvrage. Celle-ci est entrée aux Archives départementales suite à une donation faite par sa famille du fonds privé de Léon Bazin concernant la construction du quartier de l'Almont[43]. Elle permet à l'équipe de l'architecte de se rendre compte, en trois dimensions, du travail réalisé sur plan.

Comme pour tous les grands ensembles du département, l'aménagement est confié à la Société pour l'Équipement de la Seine-et-Marne (S.E.S.M.), à qui revient la charge d'acquérir les terrains et de les viabiliser pour leur utilisation future. Différentes sociétés de HLM se voient confier la construction puis la gestion des logements. C'est à l'architecte de concevoir

Vue de la construction du quartier de l'Almont à Melun, début des années 1970, 3447W659

l'ensemble des bâtiments de logements et leur emplacement dans le périmètre. Il s'agit non seulement des logements mais aussi de certains équipements collectifs : écoles, gendarmerie, commerces par exemple.

Une véritable ville dans la ville est ainsi conçue en 6 ans de travaux, avec non seulement des logements mais aussi tous les équipements indispensables. Les emplois ne sont pas oubliés puisque l'évaluation du nombre de logements est effectuée directement en lien avec les besoins de la zone industrielle proche et ceux des nouveaux services départementaux. Finalement, le quartier, pour un grand ensemble, est considéré comme encore relativement attractif[44]. C'est peut-être cet équilibre urbanistique et architectural qui lui donne une image relativement positive en comparaison avec d'autres quartiers de l'agglomération ou du département.

[43] 91JP1 et 91JP3 à 5 : Fonds Léon Bazin, 1962-1978.
[44] DRIS (Nassima), *De la « ville royale » à la ville mosaïque. Les rapports à la mémoire et au patrimoine à Melun*, Rapport d'étude pour la ville de Melun, *op. cit.*, pp. 38-42.

Document 9 - Série de photographies du Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme

2 photographies de l'usine de préfabrication d'éléments en béton Gagnier-Pététin à Chelles, avril 1958 et 2 photographies de la construction d'un immeuble de 195 logements à Moissy-Cramayel, avril 1958

Ces photos sont issues d'un fonds exceptionnellement important conservé aux Archives départementales et provenant de la Direction départementale de l'équipement. Pendant toute la période de l'après guerre, un très grand nombre de chantiers, essentiellement de logements, a fait l'objet de campagnes photographiques systématiques de la part du Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme[45]. Ces campagnes nationales ont alors pour but à la fois de constituer des exemples de réalisation mais aussi un archivage quasi exhaustif des constructions de l'époque. Elles ont fait l'objet de nombreux albums photographiques aujourd'hui conservés par les Archives nationales[46]. Une copie de ces clichés était envoyée systématiquement à l'antenne départementale du ministère afin d'en effectuer l'identification et la localisation exacte. C'est ce fonds que nous conservons en partie aujourd'hui aux Archives départementales, probablement l'un des plus riches de France avec près de 2 500 tirages.

Parmi ces clichés, on trouve des photographies aériennes, réalisées en repérage dans de futures zones de développement des communes, des vues avant ou après chantier. Les autres photographies représentent les bâtiments en général juste après leur construction et pour un petit nombre d'entre elles, pendant les travaux, comme ici à Moissy-Cramayel. Les collections s'arrêtent avec le début des années 1970, la fin de l'ère des logements de masse et le début des villes nouvelles.

Grâce à ces photographies, on peut reconstituer le cheminement de la construction d'un immeuble de l'époque. Pour parvenir aux objectifs volontaristes de construction et compenser le déficit de logements, le passage à une architecture totalement industrielle est indispensable. Le matériau de base va se limiter de plus en plus au béton, utilisé dans toutes les parties de l'immeuble (murs et toit).

Progressivement est mise en place la préfabrication puis l'industrialisation des modes de construction de ces logements. Il s'agit de réaliser en usine l'assemblage d'éléments jusqu'alors construits directement sur le chantier. L'exemple en est donné ici par les photographies de l'usine Gagnier-Pététin à Chelles. Il s'agit de l'usine de préfabrication d'éléments de béton utilisés par cette entreprise chelloise de maçonnerie. En général, ces entreprises utilisent le procédé défini par un bureau d'étude afin de l'étendre à différents chantiers relativement proches ce qui permet de rentabiliser les constructions et le transport. Les ingénieurs français se font une spécialité de ce type de réalisation, comme le procédé Camus utilisé au Havre ou encore le procédé Coignet. Gagnier-Pététin, pour sa part, utilise le procédé défini par le bureau Tracoba et participe à la construction des logements de La Pierre Collinet, considéré comme un chantier innovant dans le domaine de la préfabrication lourde. Ce chantier se déroule sous les ordres de l'architecte Jean Ginsberg et de son adjoint Martin Schulz van Treeck. Le principe est de réaliser des panneaux de béton armés directement en usine aux dimensions voulues par l'architecte. Des numéros sont associés à chaque pièce que l'on peut monter ensuite sur place au bon endroit, comme un jeu de mécano. Cela permet un gain de temps et de main-d'œuvre considérable. Cependant, ces techniques sont rapidement abandonnées au cours des années 1970 avec la fin des grandes commandes publiques

[45] Appelé aussi parfois Ministère de la reconstruction et du logement, son nom change plusieurs fois au cour de la période, ses services sont maintenant, pour partie, regroupés au sein du Ministère de l'équipement.

[46] GAUTHEY (Dominique), « Les archives de la reconstruction, 1945-1979 », in *Études photographiques*, n°3, nov. 1997. Ce fonds est constitué de 320 albums et 53 000 clichés noir et blanc. Le département de la Seine-et-Marne est le mieux représenté avec 11 albums allant de 1945 à 1967.

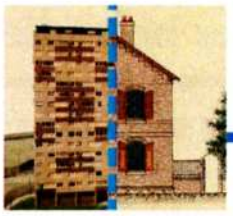
et la crise économique. La préfabrication n'est plus utilisée que pour certaines pièces maîtresses, comme les poutres ou les piliers.

Une fois les éléments apportés sur le chantier, ceux-ci sont montés à partir des grues. Là encore, tout est fait pour rationaliser la construction. Les grues sont le plus souvent directement posées sur des rails qui permettent un fonctionnement sur toute la longueur de la barre en construction. C'est le cas ici pour ces 195 logements en construction à Moissy-Cramayel. Ces logements situés rue Émile Conault[47] sont édifiés à l'initiative de l'Office départemental d'habitations à loyer modéré, dans le cadre du programme national des LOGECOS. Il s'agit d'une procédure administrative qui permet l'obtention de primes de l'État couvrant jusqu'à 80 % du coût de la construction, dans le cadre de normes imposées en terme de taille de logements. Cela permet de construire des logements 2 fois moins chers que des H.L.M. traditionnelles mais de taille plus réduite.

La maîtrise d'œuvre est confiée au cabinet Louis Arretche (1905-1991), architecte parisien réputé, chargé de la reconstruction de Saint-Malo après-guerre, à qui on a confié à l'époque la construction du quartier Montaigu au nord de Melun et futur urbaniste de la Z.U.P de la plaine du Lys. Cette construction reste très ponctuelle et ne s'organise pas dans le cadre d'un grand plan d'aménagement de la ville comme c'est le cas à Meaux, Melun ou Montereau, car cela est interdit dans cette partie du département, trop proche de Paris. Ces habitations sont là simplement pour assurer des logements décents à des populations de cette commune déjà habitée par de lointains banlieusards aux conditions de logement précaires.

Cependant, l'architecture qui résulte de ces méthodes de construction liées à des normes hyper économiques, imposées afin d'en limiter le coût, entraîne une standardisation, marquée par le « chemin de grue », aux formes et revêtements extérieurs très monotones.

[47] Actuellement entre la rue des marronniers et la rue du parc.



4 - Vers la construction de villes nouvelles

les exemples de Marne-la-Vallée et de Sénart

Les plans d'aménagement de la région parisienne, nés après la Seconde Guerre mondiale, et qui cherchaient à contrebalancer le poids de la capitale, sont remis en cause dès les années 1960. L'État garde cependant encore la tutelle sur l'organisation et l'urbanisme en Île-de-France. Le gouvernement adopte ainsi en 1965 un nouveau Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (S.D.A.U.R.P.). Celui-ci décide de renforcer le desserrement de la région et de mettre en valeur des pôles de développement éloignés du centre de l'agglomération, qui puissent acquérir une véritable autonomie. La création de ces « villes nouvelles » est décidée en 1967 par le général de Gaulle qui confie le projet, avec des moyens exceptionnels, à Paul Delouvrier et Roger Goetze.

Il s'agit alors de constituer 9 villes nouvelles dont 5 en Région parisienne et notamment 2 en Seine-et-Marne. Elles ne doivent pas constituer des banlieues dortoirs : les premiers grands ensembles du début des années 1960 en sont alors l'anti-modèle. Au contraire, elles doivent constituer des pôles de développement autonomes, avec une capacité d'accueil suffisante pour assurer un équilibre habitat/emploi. Ces villes doivent, à terme, obtenir une véritable autonomie face à la capitale et donc parvenir à fixer la population sur place et attirer la population des banlieues périphériques chroniquement sous-équipées.

A - Une nouvelle manière de concevoir la ville

Le territoire de chaque ville nouvelle correspond à un périmètre d'Opération d'Intérêt National (O.I.N.). Sur ce territoire, l'État garde seul les compétences de l'initiative des opérations d'urbanisme et de la délivrance des permis de construire. Un groupe central des villes nouvelles, dirigé par René Goetze, est créé à Paris afin de coordonner les aménagements. Au niveau local, pour chaque ville nouvelle, sont mis en place des Établissements Publics d'Aménagement (E.P.A.) chargés de gérer les constructions et l'urbanisation sur les territoires concernés, appliquant ainsi sur le terrain les volontés de l'État.

De nouveaux outils d'aménagement sont créés. Tout d'abord, de nouvelles procédures permettent de geler toute évolution de l'urbanisation dans les zones où la ville nouvelle doit s'étendre dans le futur : ce sont les Zones d'Aménagement Différé (Z.A.D.). Ces terrains, achetés par l'E.P.A., sont ainsi des zones sur lesquelles les aménageurs peuvent réfléchir à long terme aux aménagements de la ville. Par ailleurs, les Z.U.P. sont abandonnées au profit des Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.), créées en 1967. Plus souples, les Z.A.C. permettent une réflexion globale sur l'aménagement d'une partie de la ville et l'instauration d'une concertation entre les acteurs : les collectivités publiques, les aménageurs et les promoteurs privés, même si l'État garde le dernier mot.

Les villes nouvelles de Marne-la-Vallée et Melun-Sénart font partie des dernières à se développer réellement, bien après Évry ou Cergy-Pontoise. Leurs E.P.A. sont créés respectivement en août 1972 et octobre 1973, mais leur véritable essor ne commence que

dans les années 1980. En effet, leur mise en place a connu de nombreuses oppositions locales face à un projet imposé d'en haut par un État tout puissant. Par ailleurs, avec la crise de l'immobilier du début des années 1980, les E.P.A. ont de grosses difficultés à lancer de nouvelles opérations immobilières et donc de nouveaux projets d'aménagement. Ils connaissent alors de grandes difficultés financières ce qui impose parfois un renflouement de la part de l'État, alors que ces établissements sont sensés parvenir à un équilibre financier grâce à la vente de terrains viabilisés aux différents promoteurs immobiliers.

Dans ce contexte de crise, mais aussi avec la mise en œuvre progressive de la décentralisation, une réforme institutionnelle est décidée spécifiquement pour les villes nouvelles. La loi du 13 juillet 1983 dite « Loi Rocard », crée des Syndicats d'Agglomérations Nouvelles (S.A.N.), en remplacement des anciens Syndicats Communautaires d'Aménagements (S.C.A.), issus de la loi Boscher (10 juillet 1970). Il en résulte une plus grande autonomie pour les communes qui obtiennent ainsi une plus grande liberté dans la gestion de leurs taxes locales. Le S.A.N. regroupe normalement l'ensemble des communes couvertes par le périmètre de l'E.P.A. Il perçoit la taxe professionnelle et gère les équipements communs à la ville nouvelle. Le S.A.N. a aussi son mot à dire désormais dans tous les projets d'aménagement de l'E.P.A. Ces syndicats font ainsi figure de structure pilote en matière de coopération intercommunale.

A l'occasion de cette réforme administrative, certaines communes en profitent pour demander leur retrait du périmètre de la ville nouvelle. Contrairement à d'autres villes nouvelles, Marne-la-Vallée n'est pas touchée par ce phénomène. A Melun-Sénart, seules Melun, qui n'avait jamais vraiment été intégrée aux projets de la ville nouvelle, et sa voisine Le Mée-sur-Seine quittent le périmètre de l'EPASénart, en Seine-et-Marne, pour intégrer une structure intercommunale recentrée autour de l'agglomération du chef-lieu de département.

En 1987, un E.P.A. spécifique (EPAFrance) est créé pour l'aménagement du secteur autour de Disneyland, appelé aussi Secteur IV Val d'Europe. A cette occasion, les communes de Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre et Serris sont rattachées au périmètre global de Marne-la-Vallée.

B - Deux villes nouvelles en Seine-et-Marne

Marne-la-Vallée est la plus grande des villes nouvelles avec 26 communes sur 3 départements. Le but est alors de développer un pôle à l'est de Paris, zone qui, jusqu'alors, est toujours restée un peu en marge des grands projets de développement économique et industriel. La zone choisie se déploie sur un peu plus de 20 km de long, entre la vallée de la Marne et la future autoroute de l'est. Le développement urbain est très hétérogène d'une extrémité à l'autre du périmètre. La ville est en effet découpée en quatre grands secteurs d'aménagement. Seuls les secteurs I et II font l'objet, dans un premier temps, au début des années 1980, d'aménagements urbains. La ville de Bussy-Saint-Georges (secteur III) et le « Val d'Europe » (secteur IV) sont les principaux lieux de développement urbain actuels et dans un futur proche. De grands projets d'urbanisme sont donc lancés, et presque à chaque fois, on fait appel aux meilleurs architectes français et internationaux pour mener une réflexion sur ces nouveaux territoires. D'où l'existence de plusieurs réa-

lisations exemplaires en matière d'urbanisme. Sur ce territoire, 2 S.A.N. ont été créés : le S.A.N. du Val Maubuée (en 1984) qui regroupe les 6 communes du secteur II (Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Émerainville, Lognes, Noisiel, Torcy), et le S.A.N. des Portes de la Brie (en 1987) devenu S.A.N. du Val d'Europe, qui regroupe les 5 communes du secteur IV (Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris).

La ville nouvelle de **Sénart** a, elle aussi, mis beaucoup de temps pour lancer son aménagement. Son périmètre est modifié en 1983 et 8 communes quittent la ville nouvelle (dont la ville de Melun). Dans un premier temps, les plans d'aménagement ne lui donnent pas une forme urbaine, mais davantage celle d'une succession de zones pavillonnaires et de zones d'activités au milieu de paysages ruraux et forestiers. Le modèle d'urbanisation est la cité-jardin à l'anglaise avec, par ailleurs, la constitution d'immenses réserves foncières non construites. L'agglomération cherche à cultiver son image de ville verte sans un seul immeuble de plus de trois étages. Par conséquent, il en ressort une ville dépourvue de centre, sans réelle identité. C'est pourquoi le S.A.N. de Sénart (créé en 1984), qui regroupe les 8 communes de Seine-et-Marne, a depuis développé le projet de « Carré Sénart » afin de constituer un centre – commercial, politique, culturel, économique – attractif et structurant dans la ville nouvelle.

C - Un aménagement toujours en cours

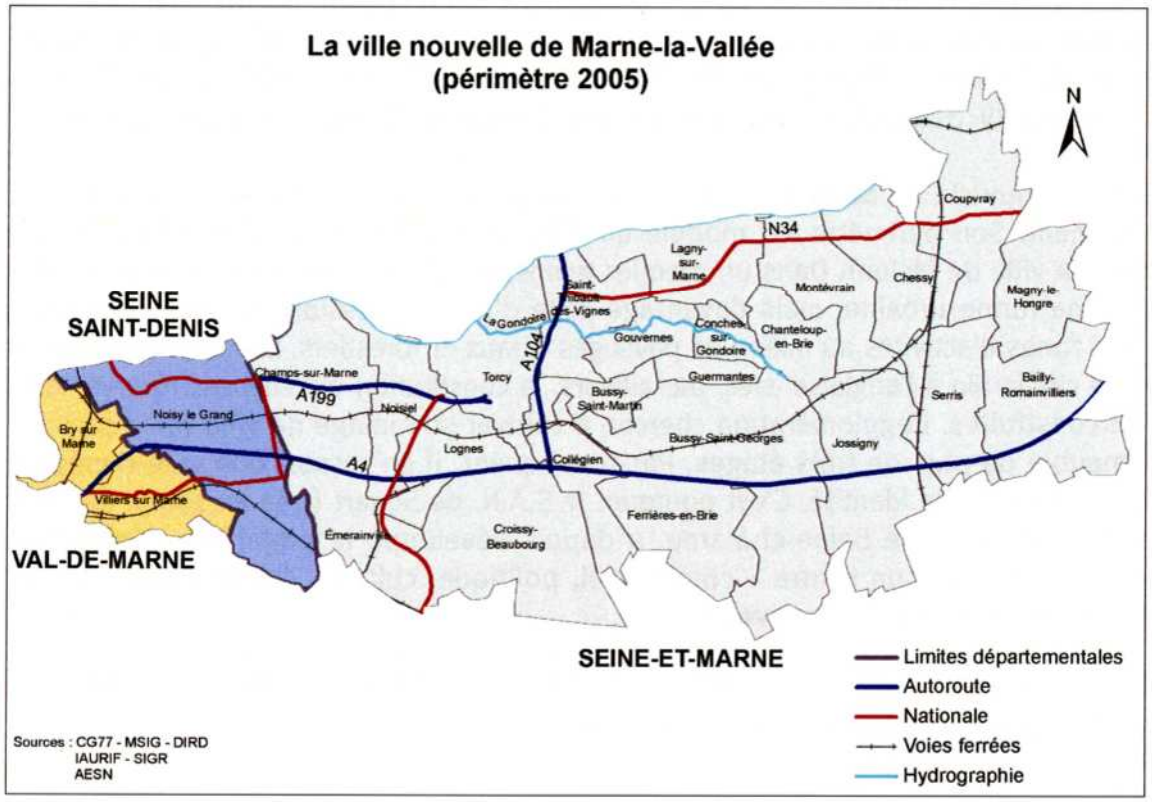
Il est encore difficile de faire un bilan des villes nouvelles, particulièrement pour celles de Seine-et-Marne, encore en plein aménagement. Les E.P.A. participent toujours actuellement au développement et à la construction de la ville dans ces zones. Le processus est donc toujours en cours. Sénart et Marne-la-Vallée sont ainsi les deux dernières villes nouvelles dans lesquelles l'Opération d'intérêt national est encore en cours en Île-de-France. Partout ailleurs, les E.P.A. ont fermé, leur aménagement étant considéré comme terminé, et la zone est revenue au droit commun. Par conséquent, les documents administratifs et les documents d'urbanismes ne sont pas toujours arrivés dans les centres d'archives. Les E.P.A. de Sénart et de Marne-la-Vallée n'ont encore déposé aucun dossier d'archives aux Archives départementales de Seine-et-Marne. Certains ne sont pas encore consultables[48].

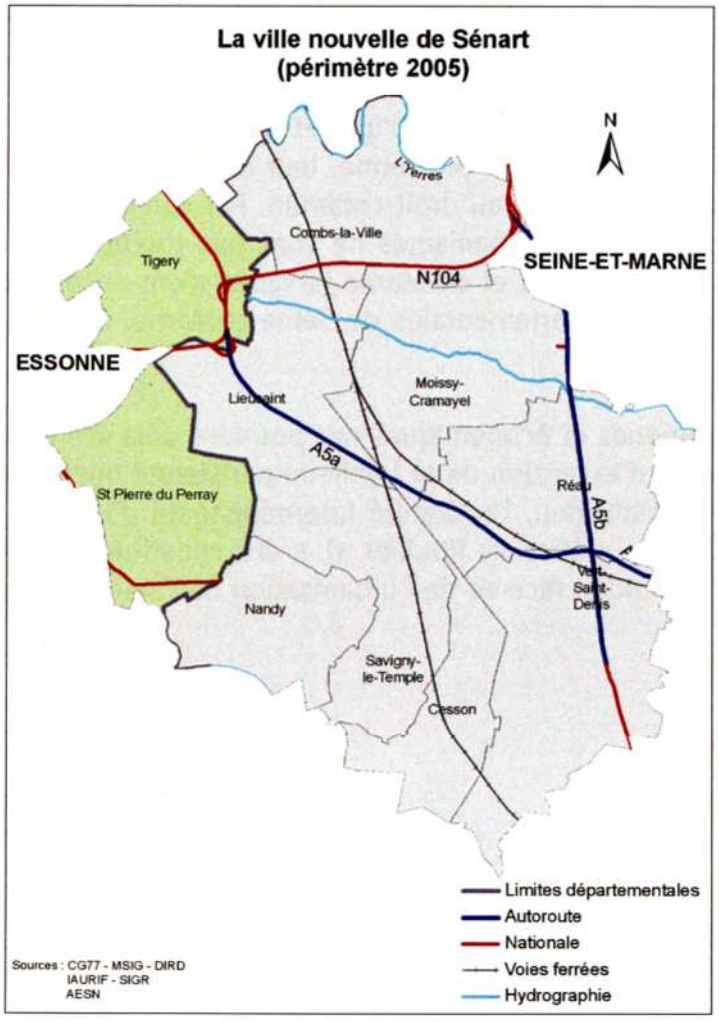
Des études sociologiques et économiques ont pourtant déjà été effectuées afin d'évaluer le bilan de ces zones d'exception de la banlieue parisienne notamment. Leur histoire est déjà en cours de constitution. Un Comité Interministériel d'Histoire et d'Évaluation des villes nouvelles[49] (dite « Mission Roullier ») a été constitué et développe un discours historique sur cette période récente de l'urbanisation de l'Île-de-France et du département.

[48] Selon la loi de 1979, il existe un délai de 30 ans pour la communication des archives administratives, sauf exceptions.
[49] Voir son site Internet : http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/

4 - Vers la construction de villes nouvelles

les exemples de Marne-la-Vallée et de Sénart





DOCUMENT 10 : PROGRAMME FINALISÉ DES VILLES NOUVELLES

Extraits des dossiers concernant les villes de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart, décembre 1971

VIe PLAN - PROGRAMME FINALISÉ DES VILLES NOUVELLES - SOUS PROGRAMME DE LA RÉGION PARISIENNE

DÉCEMBRE 1971

MARNE-LA-VALLÉE

En décidant, en Mai 1969, la création d'une mission d'études et d'aménagement de la Vallée de la Marne chargée de procéder aux études préliminaires au lancement d'une quatrième ville nouvelle en région parisienne, le Gouvernement a concrétisé la volonté, exprimée par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris, de promouvoir un développement organisé de l'Est Parisien. Les objectifs visés étaient les suivants :

- accueillir une population nouvelle de 400.000 à 500.000 habitants d'ici la fin du siècle,
- fixer, grâce à des structures d'accueil appropriées, les activités et les emplois nécessaires aux populations actives de telle sorte qu'au minimum 8 emplois soient offerts pour 10 actifs résidents,
- réhabiliter la notion de cadre de vie par la préservation et l'aménagement d'un site naturel remarquable,
- mettre en place une organisation urbaine basée sur l'utilisation intensive des transports en commun,
- assurer par la création d'un pôle de développement urbain le rééquilibrage de l'agglomération parisienne vers l'Est.

0

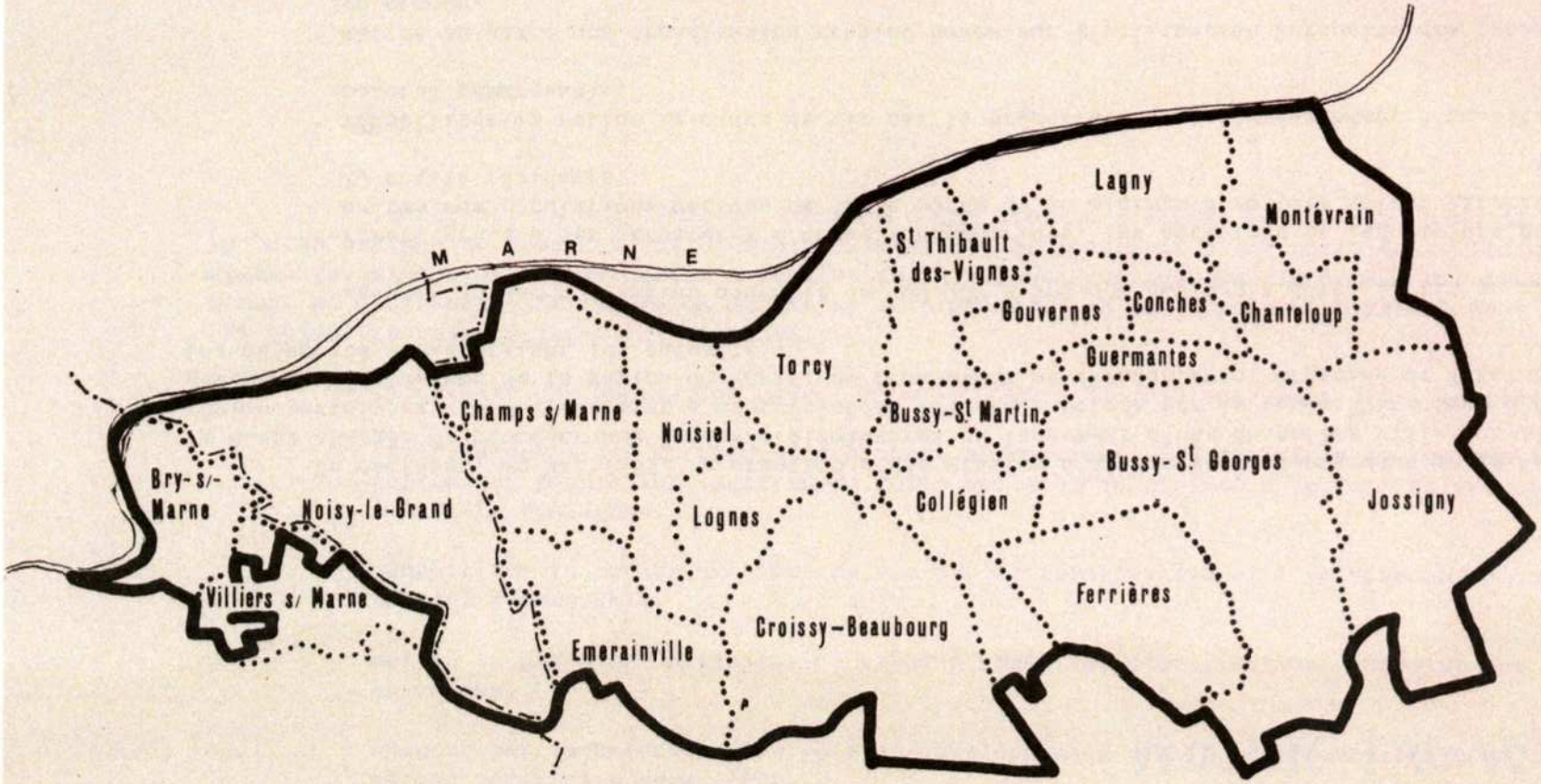
0 0

Archives départementales de Seine-et-Marne

SG37113

Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles

N



VILLE NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE

Périmètre de l'Etablissement public projeté.

Limites départementales.

Limites communales.

Archives départementales de Seine-et-Marne

SC37113

VIe PLAN - PROGRAMME FINALISÉ DES VILLES NOUVELLES - SOUS PROGRAMME DE LA RÉGION PARISIENNE

DÉCEMBRE 1971

MELUN - SÉNART

Au cours de sa réunion du 4 Septembre 1969, la commission chargée d'examiner les études préalables à l'établissement du S.D.A.U. a estimé que le parti d'aménagement de la Ville Nouvelle devait tenir compte de trois poussées d'urbanisation prononcées :

a) - La première descend du nord-est, à partir du Val d'Yerres et de Combs-la-Ville, le long de la voie ferrée Paris-Lyon,

b) - La seconde vient de l'ouest et s'exerce sur la rive droite de la Seine à la hauteur d'Evry et de Corbeil. Elle ne peut que s'accentuer avec la construction du pont autoroutier de F.6 qui doit franchir la Seine au cours du VI° Plan,

c) - La troisième se manifeste à partir de Melun, en direction du nord-ouest.

Plutôt que de laisser ces trois poussées se rejoindre et investir anarchiquement un site relativement vierge de toute urbanisation, il a semblé opportun de les constituer en secteurs d'urbanisation ainsi dénommés :

- secteur "Grand-Melun",

- secteur "Val d'Yerres-Lieusaint-Moissy",

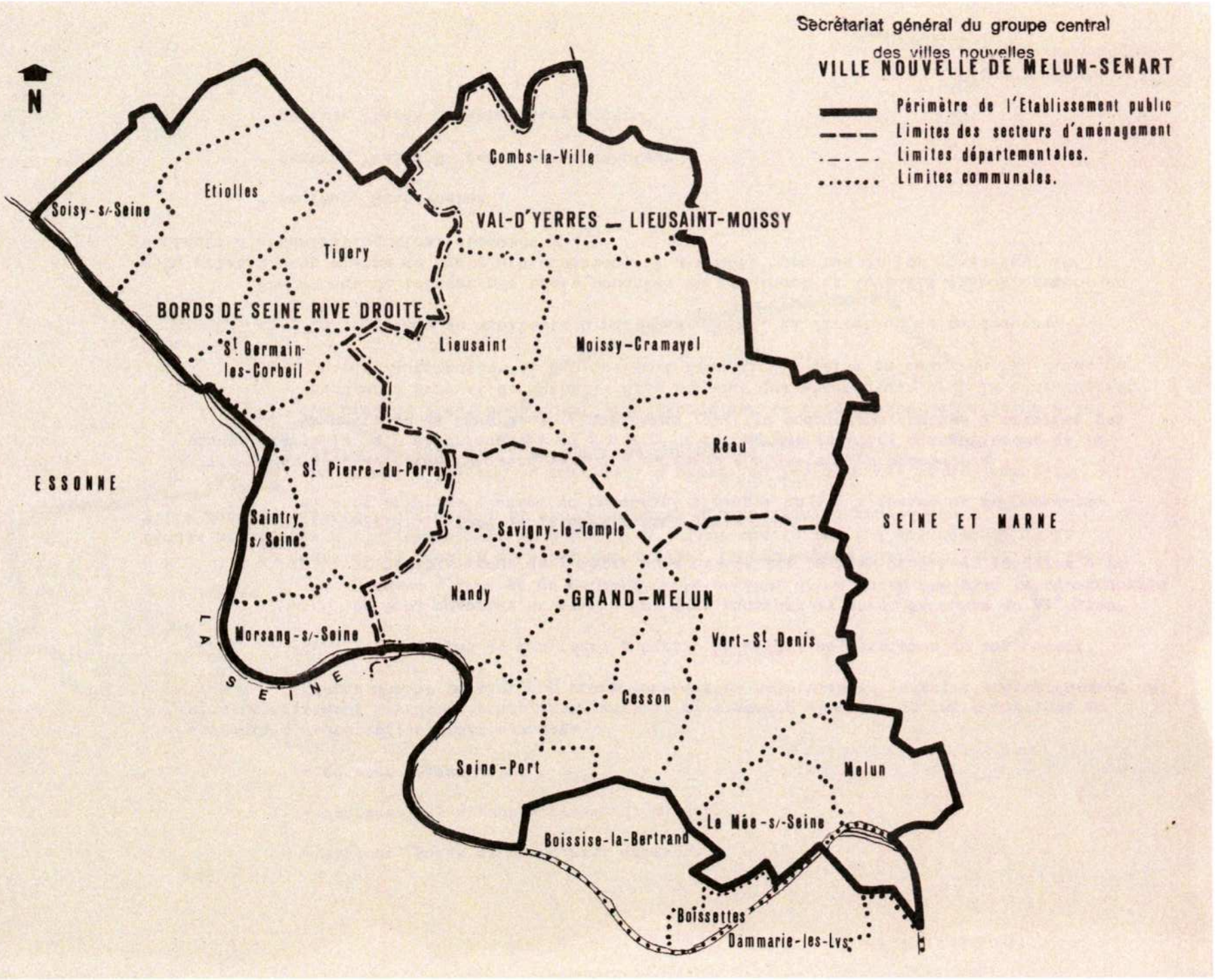
- secteur "Bords de Seine-Rive droite".

0

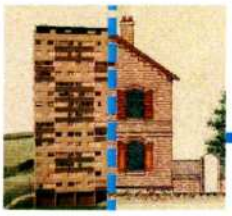
0 0

Archives départementales de Seine-et-Marne

SC37113



Archives départementales de Seine-et-Marne
SC37113



DOCUMENT 11 : « S'INSTALLER À MELUN-SÉNART VILLE NOUVELLE »

Extraits d'une brochure publicitaire publiée par l'Établissement public d'aménagement de Melun-Sénart, 1975

"L'amélioration de la qualité des zones industrielles doit permettre de modifier progressivement, mais profondément, la conception actuelle du travail ouvrier en le rapprochant sensiblement de l'activité tertiaire."

Jérôme Monod,
Délégué à l'Aménagement du Territoire

VOS ATOUTS

- des prix compétitifs
- des lots "embranchés-fer" sur la plupart des zones industrielles
- pas de taxe locale d'équipement
- pas de redevance "bureaux"
- la redevance industrielle au "taux réduit"
- l'établissement public à votre disposition pour vous aider dans la mise au point de vos dossiers administratifs
- des facilités de réservation de logements pour votre personnel

VOS VOISINS

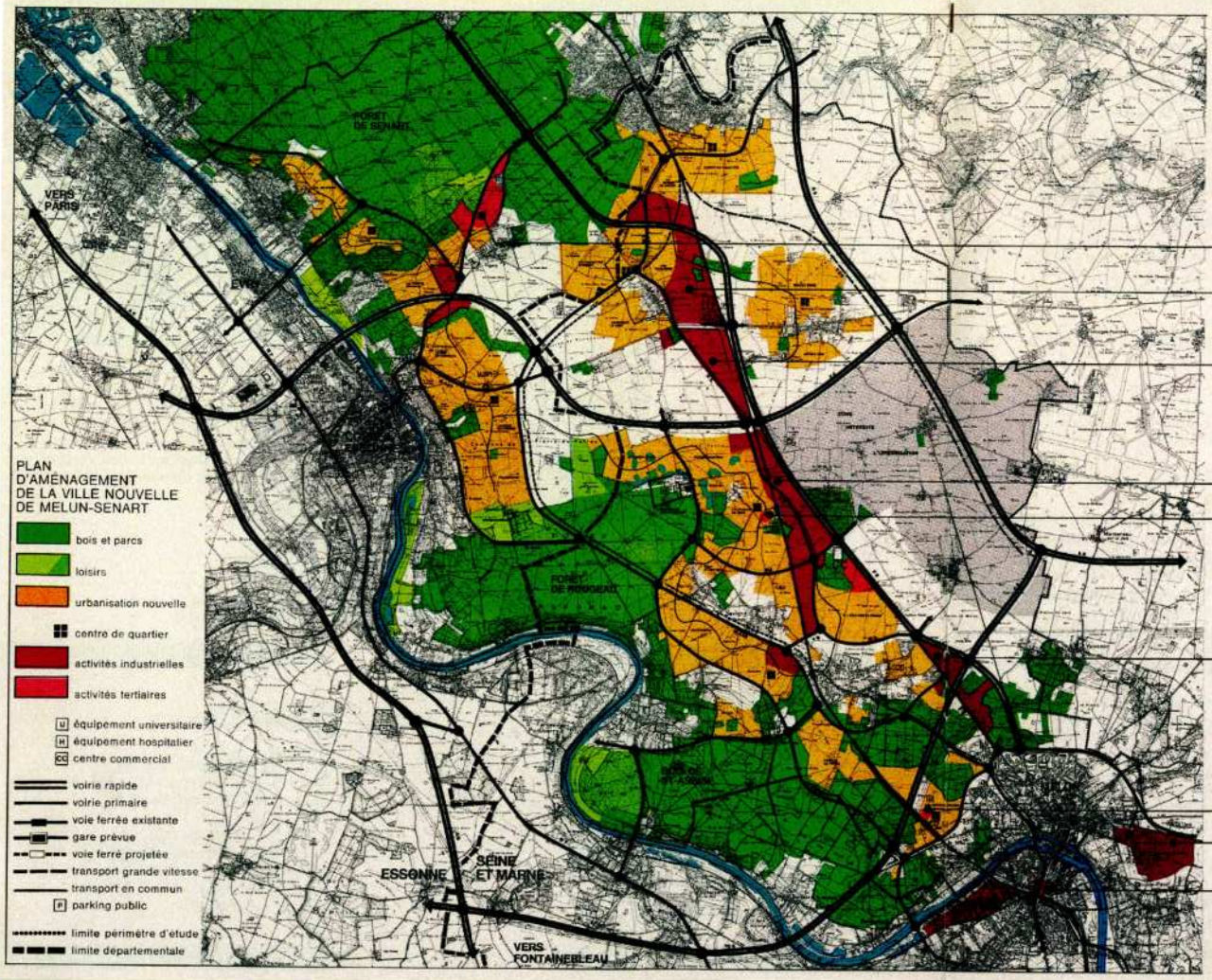
Berger S.A. - Imprimerie Victor Michel
Société Générale - SNECMA Melun-Villaroche

à Moissy-Cramayel : Russenberger S.A., Etablissement Carrat, Cheminées "Atres et Confort", Fiat-Allis, Razel, Bomocy.

les 60 entreprises installées sur la zone industrielle de Melun - Vaux-le-Pénil

les entreprises industrielles et les services implantés à Melun

chantier du centre informatique de la Société Générale à Tigery
Berger à Lieusaint - Russenberger à Moissy-Cramayel



OU VOUS INSTALLER ?

BUREAUX ACTIVITES TERTIAIRES

Les possibilités d'implantation à Melun-Sénart s'ordonnent autour de quatre emplacements privilégiés :

- la bordure de la forêt de Sénart, auprès du village de Tigery
- la gare S.N.C.F. de Savigny-Bois d'Arqueil
- la gare S.N.C.F. des Courtilleraies au Mée-sur-Seine
- Melun - Centre Ville

INDUSTRIES ENTREPOTS

Melun-Sénart dispose de larges possibilités d'accueil pour les entreprises industrielles ou de stockage qui souhaitent s'installer en ville nouvelle.

- à terme, sur la zone d'activités industrielles de Lieusaint
- dès maintenant, sur la zone industrielle de Moissy-Cramayel
- dans le courant de 1975, sur la zone d'activités industrielles de Savigny-le-Temple
- à terme, sur la zone d'activités industrielles de Vert-Saint-Denis
- à la périphérie de la ville nouvelle, la 4° tranche de la zone industrielle de Melun - Vaux-le-Pénil est en cours de commercialisation (s'adresser à la Société pour l'Equipement de la Seine-et-Marne - "S.E.S.M.")

3446W94

Archives départementales de Seine-et-Marne

Archives départementales de Seine-et-Marne

"Au-delà des bilans chiffrés,
Melun-Sénart représente avant tout
un état d'esprit, un sursaut pour imaginer,
dans un cadre privilégié,
une vie urbaine heureuse,
une vie sociale complète."

Maurice Doublet
Préfet de la Région Parisienne

MELUN-SÉNART VILLE NOUVELLE

A 29 km de Paris, couvrant un vaste territoire de 17.000 ha répartis pour les deux-tiers en Seine-et-Marne et pour un tiers dans l'Essonne, la ville nouvelle prend appui au sud sur Melun, chef-lieu du département, ainsi appelé à devenir un centre régional important.

Elle est limitée au nord et à l'ouest par les frontières naturelles que sont la forêt de Sénart et la Seine, à l'est par la RN 5.

PRINCIPAUX ACCÈS

• Par la route :
l'autoroute du Sud (sortie Corbeil-nord) ; la nationale 7 ; la voie express F6 ; la nationale 5, en venant de Paris ou de Melun.

• Par le train :
la ligne S.N.C.F. "Paris-gare de Lyon-Melun" avec arrêt à :
Combs-la-Ville - Quincy-sous-Sénart, Lieusaint-Moissy, Savigny-Bois d'Arqueil (1976), Cesson - Vert St-Denis, Le Mée-sur-Seine (1977), Melun.

Grâce à ces 6 gares, la ville nouvelle de Melun-Sénart disposera, à très court terme, d'une excellente desserte ferroviaire comparable à un "métro intérieur."

La réalisation de l'interconnexion à la gare de Lyon des lignes de banlieue de la S.N.C.F. et du R.E.R., permettra d'améliorer encore la desserte de la banlieue sud-est.

LES OBJECTIFS

"Ville verte, ville jardin,
ville à taille humaine, ville à l'échelle de l'homme."
Telles sont les expressions les plus souvent entendues, lorsqu'on évoque les perspectives de développement de Melun-Sénart.

L'HABITAT

Au 31 décembre 1974, la population de la ville nouvelle s'élevait à 95.000 habitants.

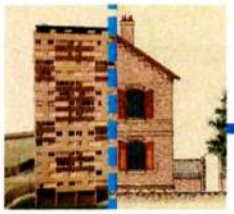
Pour accueillir, à terme, 200.000 habitants nouveaux, 60.000 logements devront être construits.

Il s'agira, avant tout, d'un habitat de faible densité, avec une sensible priorité à la maison individuelle ; les espaces libres seront conçus et aménagés en parcs urbains.

De petits immeubles ne dépassant pas 4 à 5 niveaux seront implantés de préférence au centre des quartiers, à proximité des équipements collectifs.

pont de la voie express F6 sur la Seine
petits immeubles à Soisy-sur-Seine
maisons individuelles à Plessis-le-Roi

3446W94



COMMENTAIRE DES DOCUMENTS

DOCUMENT 10 - PROGRAMME FINALISÉ DES VILLES NOUVELLES

Extraits des dossiers concernant les villes de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart, décembre 1971

A partir de 1962, une nouvelle réflexion sur l'aménagement urbain aboutit à la conclusion qu'il est nécessaire de repenser le plan de développement de la région parisienne. En 1965, un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme est adopté comprenant pour la première fois le terme de « villes nouvelles » pour organiser la banlieue de Paris. A l'origine, ce schéma décide de la création de 8 villes nouvelles aux alentours de Paris, mais sans décider d'implantation précise. Finalement, leur nombre est ramené à 5, dont deux situées en Seine-et-Marne.

Un document dans la chaîne des procédures administratives

Ce document a été réalisé par le secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles, dans le cadre du « programme finalisé des villes nouvelles », intégré au VIe plan de l'État. Depuis 1945, l'État s'est fixé de grands objectifs de réalisation avec des échéances tous les cinq ans : ce sont les « plans quinquennaux » proposés et réalisés par le Commissariat au Plan. Au sein du VIe plan (1971-1975), les actions jugées prioritaires sont intégrées au sein de « programmes finalisés ». L'un de ces programmes concerne la construction des 9 villes nouvelles. Cette organisation montre bien l'importance accordée par l'État et l'administration en général au projet de construction des villes nouvelles.

De même, ce document a été élaboré par le Groupe central des villes nouvelles, créé en décembre 1970, organisme directement rattaché au Premier ministre dans l'organigramme de l'État. Cela montre à nouveau la priorité donnée à ce projet. Ces extraits sont issus d'un rapport qui signale les objectifs et moyens accordés à ce programme dans son ensemble, puis détaille la part attribuée à chacune des villes nouvelles projetées. Sont ici détaillés les cas des Rives de l'Étang de Berre à proximité de Marseille, L'Isle d'Abeau à proximité de Lyon, Lille-Est (future Villeneuve d'Ascq), Le Vaudreuil entre Rouen et Paris puis les villes nouvelles de la région parisienne : Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Si ces documents semblent donc imposés d'en haut, ils ont tout de même fait l'objet d'une négociation sur le terrain pour certains de leurs aspects. En effet, le S.D.A.U.R.P. prévoyait de façon très vague la situation de chaque ville nouvelle. Celle de l'est parisien devait s'étendre jusqu'à Meaux. Finalement, ce qui va devenir Marne-la-Vallée sera limité à un plateau de 20 km dominant la Marne. Pour le sud-est parisien, il était prévu de créer une ville nouvelle avec un centre urbain situé entre Tigery et Lieusaint. Ce projet, à la suite de protestations locales et particulièrement des élus de l'agglomération de

Melun, sera abandonné au profit d'un projet plus recentré sur la zone urbaine déjà existante que constitue le chef-lieu de département. C'est ainsi que le projet est passé de Tigery-Lieusaint à Melun-Sénart.

Un développement polycentrique et *ex nihilo*

La caractéristique des 2 villes nouvelles seine-et-marnaises est leur développement prévu dès leur origine en plusieurs zones urbaines d'extension.

Pour Marne-la-Vallée, au vu de la forme donnée à l'espace à aménager (20 km de long, 4 km de large), le modèle adopté est un développement linéaire, par pôles successifs partant de la limite de la banlieue parisienne et allant vers l'est. Au cours des études préalables, l'espace est ainsi découpé en 4 secteurs : le centre urbain régional de Noisy-le-Grand, l'unité urbaine de Champs-sur-Marne – Lognes – Noisiel – Torcy, le secteur du Génitoy et celui de Magny-le-Hongre[50]. Cependant, seuls les trois premiers secteurs sont retenus dans le programme finalisé et seront dès lors inclus dans le périmètre de l'établissement public créé en 1972. Dès ce moment là, l'ensemble des transactions foncières sur les terrains de ces trois secteurs est contrôlé. Les terrains disponibles sont achetés par l'Établissement public qui en fait des Zones d'aménagement différé (Z.A.D.) destinés à accueillir les futures constructions de la ville nouvelle. Le secteur de Magny-le-Hongre, futur Val d'Europe est, quant à lui, inclus dans un périmètre de la ville nouvelle en 1987 avec la création d'un EPA spécifique : EPA France.

Pour Melun-Sénart, il n'est plus question de pôle urbain autonome. Cette ville nouvelle est considérée comme trop proche de la ville nouvelle d'Evry – dont l'aménagement a déjà commencé – et du chef-lieu de département. Il est donc décidé de constituer un développement en nappes permettant de contrôler l'urbanisation inévitable de ce plateau agricole. Le périmètre est donc découpé en 3 secteurs d'aménagement distincts : l'un appelé « Bord de Seine rive droite », afin de canaliser l'urbanisation parisienne provenant de la rive droite de la Seine dans l'Essonne, un autre « Val d'Yerres – Lieusaint – Moissy » pour l'urbanisation venant de la forêt de Sénart et de Combs-la-Ville. Enfin un dernier secteur est centré autour du « Grand Melun » afin de constituer un pôle de développement à l'ouest de l'agglomération melunaise. Dès le départ, ce parti pris est critiqué car considéré comme ne permettant pas le véritable développement d'une ville nouvelle et privilégiant le développement d'un « Grand Melun », ce qui n'était pas le but premier d'un tel projet[51].

Document 11 - S'installer à Melun-Sénart ville nouvelle
Extraits d'une brochure publicitaire publiée par l'Établissement public d'aménagement de Melun-Sénart, 1975

Ce document est une brochure publiée par l'Établissement public d'aménagement de Melun-Sénart au printemps 1975. Cet organisme chargé de l'aménagement et du développement de la ville nouvelle a été créé en octobre 1973, il s'agit donc d'une des ses toutes premières publications. Celle-ci est destinée à vanter aux chefs d'entreprises les mérites d'une installation sur le territoire de Melun-Sénart.

[50] AZ8717 : « La ville nouvelle de la Vallée de la Marne », *Cahiers de l'I.A.U.R.P.*, vol.21, octobre 1970.
[51] 3446W94 : Fonds de la Direction départementale de l'équipement, rapport de mission d'inspection des études d'urbanisme à la ville de Melun-Sénart, 27 juillet 1972.

Naissance de la communication institutionnelle

Avec l'arrivée des villes nouvelles, il n'est plus question pour l'État de faire aménager la ville par de lointains fonctionnaires ou au sein d'obscures commissions ministérielles parisiennes : tout le monde convient qu'il faut prendre des décisions au plus près du terrain, afin d'éviter les problèmes rencontrés par la procédure des Z.U.P. Pour autant, il n'est pas question de confier la responsabilité de tels projets d'envergure nationale à des élus locaux. La solution est donc de confier la direction des E.P.A. à des hauts fonctionnaires issus des plus hauts corps de l'État (E.N.A., Inspection des finances, Polytechnique, Ponts et Chaussées...). Ceux-ci, bénéficiant d'une large autonomie face à la fois aux ministères et aux élus locaux, vont pouvoir se comporter en véritables chefs d'entreprise pour mener à bien le projet d'aménagement de leur ville nouvelle[52].

Des tels entrepreneurs se doivent donc d'adopter des méthodes nouvelles afin de convaincre le « client » de s'installer dans leur ville, c'est-à-dire aussi bien les particuliers à la recherche d'un logement que les chefs d'entreprise à la recherche d'une implantation pour leurs activités. Voilà pourquoi se développent les premières campagnes « marketing » modernes destinées à « vendre » une ville. A partir de 1974, le retournement de conjoncture liée à la crise économique touche de plein fouet le domaine de l'immobilier et incite les E.P.A. à adopter de nouvelles techniques de vente. Les villes nouvelles de Seine-et-Marne, les dernières à être lancées en région parisienne, tentent de lancer sur le marché des milliers de mètres carrés de bureaux, de commerces et de logements privés au moment même où les acheteurs se font le plus rares. Les projets de Marne-la-Vallée sont sérieusement contrariés[53] et ceux de Melun-Sénart, qui possède encore plus de retard, complètement ralentis. De véritables campagnes de publicité doivent donc être lancées afin de convaincre les rares acheteurs potentiels.

Pourquoi s'installer dans une ville nouvelle ?

Dans cette brochure sont mis en avant tous les atouts de l'installation dans la ville nouvelle de Sénart. Elle insiste bien évidemment sur ce qui est perçu à l'époque comme le principal atout de Melun-Sénart : « la ville à la campagne ». L'accent est donc mis sur l'espace disponible pour les installations industrielles, mais aussi le grand nombre d'équipements, la qualité des logements collectifs de petite taille ou individuels. Le tout dans un environnement de qualité. L'idée n'est plus d'attirer de grosses industries polluantes et nécessitant une main d'œuvre importante, mais de séduire des entreprises de haute technologie à forte valeur ajoutée, comme le souligne la citation du délégué à l'aménagement du territoire de l'époque. On remarquera aussi la représentation du très important futur réseau de transport.

Il est facile, mais néanmoins utile, d'observer le décalage entre une telle publicité et la réalité que va connaître Melun-Sénart par la suite. Tout d'abord, le réseau routier ici présenté va, en réalité, mettre 15 ans à se réaliser, et encore, avec certains équipements toujours absents en 2006 comme le contournement de Melun par le nord-ouest. Il en résulte pendant toutes les années 1980 un certain isolement pour la ville nouvelle et par conséquent un manque d'atouts en comparaison avec les autres villes nouvelles de l'Île-de-France (Évry, Saint-Quentin-en-Yvelines). Finalement, le nombre d'entreprises installées à Melun-Sénart est largement inférieur aux prévisions. Avec 28 000 emplois pour 42 000 actifs

[52] FREDENUCCI (Jean-Charles), « L'urbanisme d'État : nouvelles pratiques, nouveaux acteurs » in « La mémoire des villes nouvelles », dossier spécial d'*Ethnologie française*, 2003/1 Janvier-Mars 2003, pp. 13-20.

[53] *Marne-la-Vallée, une vision optimiste de l'avenir*, 1991, *op. cit.*, particulièrement le chapitre « Le temps des doutes », pp. 67-79.

employés en 1999[54], elle possède alors le plus faible taux d'emploi des villes nouvelles d'Île-de-France. Melun-Sénart est alors plus un pôle de peuplement que d'activité, ce qui est en contradiction avec l'objectif des villes nouvelles, qui voulait, au contraire, tendre vers un équilibre.

Finalement, la communication autour de la ville sera revue à partir du milieu des années 1980, car « une ville à la campagne » n'est pas ce qui attire le plus les chefs d'entreprise. A tel point que Melun-Sénart communiquera au contraire en 1986 sur les « patrons qui détestent la campagne » mais qui s'installent quand même dans la ville nouvelle[55]. Les villes nouvelles se veulent désormais des « technopoles », concentrant sur un même site des centres de recherche et des entreprises de haute technologie. De la même façon, un pôle urbain devient au cours de ces années 1980 de plus en plus indispensable pour attirer population et activités, et créer un sentiment de cohésion dans la ville. Les premières études sont lancées sur ce qui deviendra le futur Carré Sénart.

[54] DAVEZIES (Laurent), « L'économie des villes nouvelles trente ans après : ce que deviennent des filles de polytechniciens adoptées par la banlieue » in *Pouvoirs Locaux* - n°60 - I/2004 (mars).

[55] 4AZ382 : HOTELIER (Claire), *Synthèse historique des villes nouvelles, un exemple : Melun-Sénart*, rapport dactyl. du service des archives du S.A.N. de Melun-Sénart, décembre 1990, pp. 27-29.

Conclusion

« ... Un jour qu'il était question de la situation présente de l'industrie et d'autres sujets, Cézanne s'écria furieux : « ça va mal, c'est effrayant la vie... ». Paul Cézanne était peintre. Il voyait chaque jour les paysages souillés par de nouvelles atteintes, les villes éclater sous une poussée irrésistible, les banlieues les enserrer de hideur. Il sentait qu'une crise secouait le monde, allait provoquer son écroulement : paysage, ville, bien-être, habitudes... Pourtant, la vie sera toujours la plus forte. Il faut la comprendre et ne point marcher contre elle. »

Le Corbusier, *Les Trois établissements humains*, 1959

La réaction de Cézanne – qui a peint notamment en Seine-et-Marne – est révélatrice d'une certaine crainte de nos concitoyens face à l'évolution de la ville et de l'urbanisation en général. L'évolution des politiques d'urbanisme montre pourtant depuis un siècle une volonté de maîtrise de ces transformations. Effectivement, au début du siècle, l'urbanisme semble être le fruit d'actions privées non coordonnées (les cités ouvrières), voire totalement désordonnées dans certains cas (certaines zones pavillonnaires). Mais peu à peu, apparaît une volonté de maîtrise publique de cette urbanisation, par de nombreux plans d'embellissement ou autres zones d'urbanisation ou d'aménagements, ce qui ne laisse malheureusement pas à l'abri des erreurs et échecs urbains.

L'enjeu actuel est peut-être dans une plus grande concertation dans la mise en place de ces aménagements. La coopération intercommunale, les plans locaux d'urbanisme, la consultation des habitants participent de cette évolution, dans le cadre d'un développement durable. Étudier ou simplement initier les jeunes à l'histoire de l'urbanisme dans notre département peut y contribuer.

Bibliographie

Cette liste ne se veut exhaustive ni sur le thème ni sur la période, mais constitue une proposition de titres et de ressources facilement disponibles, notamment en salle de lecture des Archives départementales.

PUBLICATIONS GÉNÉRALES SUR L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME AU XXE SIÈCLE

LE CORBUSIER, *Urbanisme*, 1927, rééd. Flammarion, coll. « Champs », 1994, 287 p.

LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, 1943, rééd. Point Seuil, 1971, 192 p.

LE CORBUSIER, *L'urbanisme des trois établissements humains*, éd. de Minuit, 1959, 204 p.

LOYER (François), *Histoire de l'architecture française*, t. III, « De la révolution à nos jours », éd. Mengès / C.N.M.H.S., 1999, 498 p.

MONNIER (Gérard), dir., *L'Architecture moderne en France*, 3 tomes, éd. Picard, 1997-2000

PANERAI (Philippe), DEMORGON (Marcelle), DEPAULE (Jean-Charles), *Analyse urbaine*, éd. Parenthèses, coll. « Eupalinos », série architecture et urbanisme, 1999, 189 p.

RAGON (Michel), *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, 3 tomes, éd. Casterman 1986, rééd. Point Seuil, 1991

PUBLICATIONS SUR L'HISTOIRE DE LA VILLE AU XXE SIÈCLE EN FRANCE ET EN RÉGION PARISIENNE

AGULHON (Maurice), dir., *Histoire de la France urbaine*, t. 4 : « La Ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien, 1840-1950 », Le Seuil, 1983, rééd. Point Histoire, 1998, 736 p.

FAURE (Alain), dir., *Les Premiers banlieusards, aux origines des banlieues de Paris* (1860-1940), éd. Créaphis, coll. « Rencontres à Royaumont », 1991, 285 p.

FOURCAUT (Annie), dir., *Un Siècle de banlieue parisienne (1859-1864), Guide de recherche*, éd. L'Harmattan, coll. « Villes et Entreprises », 1988, 319 p.

FOURCAUT (Annie) *La Banlieue en morceaux, la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, éd. Créaphis, 2000, 339 p.

« Le Grand ensemble, histoire et devenir », dossier de la revue *Urbanisme*, n°322, janv.-fév. 2002, pp. 35-88

PRANLAS-DESCOURS (Jean-Pierre), dir., *Territoires partagés, l'archipel métropolitain*, éd. du Pavillon de l'Arsenal / Picard, 2002, 392 p.

RONCAYOLO (Marcel), dir., *Histoire de la France urbaine*, t. 5 : « La Ville aujourd'hui, croissance urbaine et crise du citoyen, 1950 à nos jours », Le Seuil, 1985, rééd. Point Histoire, 2001, 928 p.

RONCAYOLO (Marcel), PAQUOT (Thierry), dir., *Villes et civilisation urbaine*, XVIIIe-XXe siècle, éd. Larousse, coll. « Textes essentiels », 1992, 688 p.

SOULIGNAC (Françoise), *La banlieue parisienne, cent cinquante ans de transformations*, La Documentation française, coll. « Société », 1993, 217 p.

PUBLICATIONS SUR L'URBANISME CONTEMPORAIN EN SEINE-ET-MARNE

Animer la cité, bâtir une ville, dix ans d'architecture contemporaine en Seine-et-Marne, C.A.U.E. de Seine-et-Marne, 1993, 111 p.

Architectures du XXe siècle en Île-de-France, 100 lieux pour 100 ans, Union régionale des C.A.U.E. d'Île-de-France, Ministère de la Culture - Direction de l'architecture et du patrimoine, 2001

CONTAL (Marie-Hélène), ZAOUI (Michèle), *Melun-Sénart, un centre introuvable*, éd. Autrement, 1992, 99 p.

DIEUDONNE (Patrick), ZAOUI (Michèle), *Marne-la-Vallée, le temps des héritiers*, éd. Autrement, 1992, 111 p.

DONATO (Jérôme), « L'évolution d'une petite ville de Seine-et-Marne : Chelles, 1824-1911 », in *Chelles, Notre ville, notre histoire*, n°16,1998-1999, pp. 37-144

Dictionnaire historique et topographique des rues de Meaux, t. 3 : « Faubourgs et nouveaux quartiers », Société littéraire et historique de la Brie, 1999

ELISSALDE (Bernard), dir., *Marne-la-Vallée, une vision optimiste de l'avenir*, éd. du Moniteur, 1991, 143 p.

Guide de l'architecture dans les villes nouvelles de la région parisienne, éd. Hachette, 1979 (villes de Marne-la-Vallée et Melun-Sénart pp. 53 à 95)

Travaux universitaires ou académiques non publiés conservés aux Archives départementales :

CONTENAY (Florence), *La région urbaine de Paris : une expérience d'urbanisme volontaire ; la zone à urbaniser en priorité de Meaux*, mémoire de l'École Nationale d'Administration (E.N.A.), décembre 1960 (100J180)

DRIS (Nassima), *De la "ville royale" à la ville mosaïque. Les rapports à la mémoire et au patrimoine à Melun*, rapport d'étude pour la ville de Melun (convention entre l'État et la ville de Melun), janvier 2003, 162 p. (100J1121)

ESCARO (Jean), *L'industrialisation de la Seine-et-Marne*, thèse de 3e cycle, sous la direction de Jean Bastié, Université Paris-IV Sorbonne, 1978, 336 p. (100J266)

GRANET-BAUDUCEAU (Nathalie), *Les ouvrières de la chocolaterie Menier de Noisiel (1881-1913)*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université Paris IV, 1998, 279 p. (100J934)

GUILLAUMAT (Pascale), *Évolution de l'urbanisation de la commune de Champagne-sur-Seine à partir de documents contemporains*, mémoire de maîtrise de sociologie, Université de Nanterre, U.E.R. de sciences sociales, 1983, 99 p. (sur microfilm : 4Mi272)

LESPINET (Pierre), *La politique de l'urbanisation en Seine-et-Marne : de la déconcentration à la décentralisation*, mémoire de stage de l'E.N.A., décembre 1961, 25 p. (100J169)

MICHEL (Richard), *Dynastie patronale et ville-usine, les industriels chocolatiers Menier et Noisiel*, 1867-1960, mémoire de D.E.A. d'histoire, université Paris VII Jussieu, 183 p. (100J114)

PERCHEMINIER (Mathieu), *Entre consécration et relégation : Surville, un quartier au cœur de la problématique des grands ensembles*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, sous la direction de Philippe Poirrier, Université de Dijon, juin 2005, 420 p. (100J2118)

THOMASSET (Sébastien), *La commune paternaliste de Noisiel durant la Première Guerre mondiale*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université Marne-la-Vallée, 1999, 123 p. (100J907)

PUBLICATIONS PÉDAGOGIQUES SUR L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME MODERNE ET CONTEMPORAIN

« A l'école de la ville », dossier de la revue *Urbanisme*, n°327, nov.-déc. 2002, pp. 37-74

DA COSTA GONÇALVES (Michel), GALAND (Geoffrey), *Habiter en ville*, éd. Autrement junior, coll. « Série ville », 2004, 64 p.

Jeunes, artisans de la ville et de l'architecture, éd. C.A.U.E. du Rhône / C.R.D.P. du Rhône, 2002, 108 p.

KAYSER (Bernard et Renée), BALLOUHEY (Pierre), *Copain des villes, Explorer sa ville, son quartier, sa rue*, éd. Milan, Toulouse, 1991, 269 p.

La Ville de page en page, petit inventaire de livres à l'usage des jeunes citadins de banlieue et des adultes qui les accompagnent, Dossier de la Maison de banlieue et de l'architecture n°3, Athis-Mons, 2002, 48 p.

Lire sa ville, des activités pour la classe au cycle III et en 6e, éd. du C.R.D.P. de l'Académie de Créteil, coll. « Argos démarches », 1999, 216 p.

SICARD (Mireille), *Comprendre l'architecture*, éd. du C.R.D.P. de l'Académie de Grenoble, coll. « Projets pour l'école », 2001, 238 p.

Sites Internet

- **ARCHIGUIDE, guide d'architecture contemporaine**

http://www.archi-guide.com/

- **Centre de documentation de l'urbanisme**

http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/

- **Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (I.A.U.R.I.F.)**

http://www.iaurif.org/fr/

- **Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises**

http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/

- **Bibliographie sur les grands ensembles**

(sur le site d'un centre de recherche du C.N.R.S. spécialisé sur le sujet) :

http://histoire-sociale.univ-paris1.fr/Intro.htm

- **Scéren C.N.D.P. : département arts et culture**

http://www.artsculture.education.fr/patrimoine/
http://www.artsculture.education.fr/architecture/

- **Laboratoire de méthodologie de la géographie**

(site belge comprenant de nombreuses pistes de réflexions et d'actions pédagogiques dans le domaine de la géographie urbaine)

http://www.geoeco.ulg.ac.be/lmg/

Remerciements

Barbara Piat, Raymond Bocher, Gabrielle Grosclaude et Odile Lassère pour les relectures.

Jean-Jacques Colleau-Bertrand, Nicolas Bertin et Muriel Polle de l'imprimerie départementale.

Malgré nos recherches, tous les ayants-droits des photographies et des plans n'ont pu être retrouvés. Tous droits réservés.

Conseil général de Seine-et-Marne
Direction des Archives, du Patrimoine et des Musées départementaux

248, avenue Charles Prieur – B.P. 48
77190 Dammarie-lès-Lys
tél. : 01 64 87 37 00
www.seine-et-marne.fr

Direction de collection
Isabelle Rambaud, Conservatrice générale du patrimoine,
Directrice des Archives, du Patrimoine et des Musées départementaux

Conception - Rédaction
Melaine Lefeuvre

Photographies
Yvan Bourhis
Alain Deville

Cartographie
Mission S. I. G. du Conseil général

Numérisation
François Chabert

Maquette
Imprimerie départementale

ISBN 10 : 2-86077-039-9
ISBN 13 : 978-2-86077-039-9
Dépôt légal : 4e trimestre 2006

Illustration : Vue aérienne de Montereau-Fault-Yonne
© IGN - BDORTHO ® 2003

Conseil Général
SEINE & MARNE