

La Recon- struction dans le Val de

Loire

1940

LE LOIRET,
ATELIER DE LA VILLE
DE DEMAIN

1953

x



Mener l'inventaire du patrimoine de la Reconstruction dans le Val de Loire

François Bonneau
Président de la Région Centre
– Val de Loire

« On peut, dès à présent, poser en principe que rien de vraiment créateur ne sera fait tant que la tâche de conservation et celle de construction resteront distinctes dans les esprits. »

Ainsi s'exprimait André Chastel en décembre 1945 dans un article intitulé *Préserver et construire*, l'un des premiers des 1 500 articles qu'il devait publier dans le quotidien *Le Monde* jusqu'à sa mort en 1990. Le jeune normalien qui se consacrait alors à l'étude de l'humanisme florentin n'avait pas particulièrement en tête les destructions considérables laissées par la Seconde Guerre mondiale dans le Val de Loire. Son objectif était simple et à la fois essentiel : mettre la connaissance au cœur de l'action publique, objectif que la Région épousa en lançant en janvier 2010 le programme d'inventaire *Val de Loire et Reconstruction*.

L'aventure de l'Inventaire général a été fondée au début des années 1960 à partir d'une réflexion sur le monde contemporain née dans le contexte de la Reconstruction, réflexion dont s'est saisi André Malraux, ministre chargé des Affaires culturelles. Dans le contexte d'aménagement du territoire qui était celui du IV^e Plan (1962–1965), et alors qu'en 1962 étaient créés les *secteurs sauvegardés* qui invitaient à appréhender les édifices dans leur contexte, une attention nouvelle était portée à la morphologie urbaine, aux relations des édifices les uns et les autres. Dans le même temps et le même élan, l'État procédait en 1965 au premier classement au titre des Monuments historiques d'un édifice du XX^e siècle, la Villa Savoye édifiée par Le Corbusier en 1929 à Poissy (Île-de-France). C'est dire tout ce que nos contemporains peuvent attendre des travaux que les équipes de l'Inventaire général du patrimoine culturel mènent partout en France sur le patrimoine urbain et architectural du XX^e siècle.

À la suite du transfert de l'État aux Régions de l'Inventaire général du patrimoine culturel par la loi du 13 août

2004 sur les libertés et les responsabilités locales, la Région Centre-Val de Loire a souhaité développer les thématiques ligériennes. Un programme d'envergure touchant un large territoire a été ouvert en 2010, initié et encadré avec le laboratoire INTRU de l'université François-Rabelais de Tours. Intitulé *Val de Loire et Reconstruction*, il est consacré à l'architecture et l'urbanisme de la Reconstruction dans les villes ligériennes. Dans notre région, et en particulier dans le Val de Loire, ce sont les cœurs des villes, de par l'importance stratégique de leurs ponts et de leurs gares, qui ont été les plus durement touchés par les bombardements et tirs incendiaires de juin 1940, 1943 et 1944. Compte tenu de l'importance des surfaces bâties endommagées, que ce soit à Tours (12 ha), Blois (6 ha), Orléans (17 ha) ou Châteauneuf-*Loire* (2 ha), les formes architecturales et urbaines héritées de la Reconstruction, des années 1940 au milieu des années 1960, marquent fortement de nos jours les centres urbains de ces villes et posent des questions d'actualité (adaptation des logements et des commerces, transition énergétique).

Alors que les études de Tours, Châteauneuf-*Loire*, Blois et Sully-*Loire* sont achevées ou en cours de bouclage, et tandis que l'étude des quartiers reconstruits d'Orléans débute à l'été 2015, c'est avec un grand plaisir que j'invite tous les ligériens à venir découvrir leur patrimoine urbain de proximité.

Reconstruction(s), quelques jalons historiques

Sylvie Le Clech

Directrice de la DRAC Centre-Val de Loire

Les reconstructions intervenues après les deux conflits mondiaux majeurs du ^{xx}e siècle se différencient profondément des opérations du ^{xix}e siècle, liées notamment au démantèlement des fortifications et aux extensions urbaines.

Dans ce phénomène de fabrique de la ville rebâtie, on en compte trois : celle de la Première Guerre mondiale, celle issue de l'Armistice de juin 1940, et celle qui consacre la création du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) confié à l'ingénieur Raoul Dautry en 1944. Ces dernières sont motivées par des destructions d'ampleur sans précédents et parce que le logement issu de la politique de l'entre-deux-guerres, est l'un des plus vétustes en Europe. Les propriétaires se groupent en associations syndicales de reconstruction, et le MRU se structure pour répondre vite et dans la transparence financière, car les flux financiers américains sont importants. Le MRU met en place une inspection générale de terrain, fait appel aux ingénieurs des grands corps de l'État et nomme les architectes en chef de la reconstruction en charge de rebâtir des cités en tout ou partie selon des plans travaillés avec les municipalités. L'objectif est économique, financier, technique et social. Les ministres Raoul Dautry puis Claudius Eugène-Petit, et les architectes comme Auguste Perret au Havre ou Fernand Pouillon à Marseille, ont une vision sociale de leur art.

Le ministère organise dès 1946 une exposition de promotion des modèles architecturaux de reconstruction, à vocation pédagogique au Palais Galliera à Paris, constituée de maquettes de villes reconstruites qui diffusent des formes et partis architecturaux relayant ceux des anciennes provinces ou jouent le jeu de la modernité radicale. L'esthétique des nouveaux matériaux, leurs performances techniques sont au service d'un accès de tous au confort. Cette architecture obéit à un principe de réalité. Même si Royan, Le Havre, Lorient, déconcertent par leurs grandes percées, leurs îlots normés, beaucoup de villes moyennes reprennent de manière plus abstraite le parcellaire

ancien, car il permettait aux habitants de reconstituer au moins les silhouettes des immeubles d'avant-guerre. Il n'y a donc pas toujours de table rase mais une vision collective du progrès social comme l'illustre le « Groupez-vous pour construire » affiché sur le pavillon du MRU au Salon des arts ménagers de 1952. Le MRU soutient partiellement la reconstruction individuelle, mais avec une ampleur forte la reconstruction collective, il encourage les industriels à développer les techniques de préfabrication du bâtiment, reconnaît au mouvement des Castors, une tentative d'autoconstruction coopérative né après la Seconde Guerre mondiale en France, la valeur financière de l'apport du travail. La dimension politique se développe après l'appel lancé par l'abbé Pierre à la radio, le 1^{er} février 1954. Le gouvernement lutte contre les « bidonvilles », terme importé du vocabulaire colonial, jusqu'en 1976. Au total, 218 plans de reconstruction des villes en France sont versés entre 1977 et 1984 aux Archives nationales.

La région du Val de Loire est concernée par la Reconstruction, du fait du nombre des ponts sur la Loire, détruits. Si l'architecte Pierre Patout choisit pour la ville de Tours un parti novateur pour l'entrée septentrionale de la ville, les grands principes d'aménagement des Lumières ne sont jamais loin. Dans les petites villes, les bâtiments reconstruits s'inspirent de la Renaissance : hauteur modeste, toitures à deux grands pans, brique et pierre, comme à Gien, Châteauneuf ½ Loire et à Sully ½ Loire. Ce type de reconstruction à l'échelle de la ville s'achève en 1953. La loi Courant ouvre la voie à la politique des « Grands Ensembles ». Dans ce cadre, Orléans est repérée comme étant la ville où des activités parisiennes se délocaliseront. Le nouveau quartier de La Source, est le prototype de cette nouvelle société démocratique de classes moyennes. Le concept de « Grand ensemble », en vogue en région parisienne, intègre toutes les fonctions urbaines.

La position centrale de la région, le faible éloignement de la région parisienne ont pu en faire, comme pour la Normandie, un laboratoire d'application de principes qui développent aujourd'hui une conscience patrimoniale, qui se fonde sur les politiques de labellisation du ministère de la Culture (label Patrimoine du ^{xx}e siècle) ou de protection, articulées avec les recherches de l'Inventaire général, service de la région Centre-Val de Loire.

Un préfet technocrate « Reconstruction nationale » dans le Loiret : Jacques Morane

Pierre Allorant

Université d'Orléans

Jacques Morane, ingénieur des Ponts et Chaussées s'installe, à la préfecture du Loiret le 25 juin 1940 par le décret du 21 juin. Cet ingénieur d'à peine 40 ans a dirigé en 1938 le service de la formation professionnelle au ministère du Travail, ce qui prépare ce « préfet reconstruteur »¹ à la préfecture tout en révélant ses qualités d'organisateur.

Les villes « têtes de ponts » du Loiret, anéanties dans leurs quartiers centraux par les bombardements, bloquent en juin 1940 tout franchissement de la Loire par les troupes en repli et par les réfugiés : les ruines y obstruent les grands axes.² Le lancement des projets de reconstruction par Vichy est le plus précoce dans le Loiret où l'expérience menée par le préfet Morane vise à résorber le chômage urbain.³

Morane, qui a revendiqué d'être affecté dans un département sinistré pour utiliser ses compétences acquises à la Commission d'aménagement de la région parisienne, peut compter sur une remarquable équipe d'urbanistes et d'architectes, déterminée à faire du Loiret un champ d'expérimentation : sa chargée de mission, M^{lle} Millot, chef de cabinet puis déléguée nationale à la Lutte contre le chômage ; l'ingénieur Lehuerou-Kérisel, en poste à Orléans depuis 1932, et l'urbaniste en chef départemental Jean Royer, architecte de l'École des Hautes Études Urbaines, fondateur en 1932 de la revue *Urbanisme* et adjoint d'Henri Prost à la Commission d'aménagement de la région parisienne, où il rencontre Morane dans l'entourage de Raoul Dautry.⁴

Une démarche pionnière et participative : « l'urbanisme de la persuasion »

La réflexion sur la reconstruction donne lieu à une campagne de la presse locale, d'éditoriaux en communiqués, en passant par la présentation des projets des urbanistes approuvés par les municipalités, exposés dans chaque ville. Cette démarche répond aux convictions de Jean Royer, adepte d'un « urbanisme de persuasion », qui rassure les populations pour leur faire accepter des plans plus ambitieux.⁵

Soucieux « d'éveiller l'intérêt du public »⁶, Morane ouvre un concours d'idées entre architectes français pour la création de maisons du Val de Loire en « style régional authentique » par l'emploi d'artisans et de matériaux régionaux. Le programme est exposé salle de l'Institut à Orléans où les maires et conseillers municipaux des villes sinistrées sont conviés, avant que l'exposition soit présentée dans leurs communes.

Afin de « susciter l'intérêt du public » et « d'orienter son goût » vers des constructions à la fois modernes et traditionnelles, le préfet Morane organise un autre concours auprès des écoliers des villes sinistrées, pour toucher leurs parents, avec la même contrainte de matériaux régionaux en harmonie avec les paysages ligériens. L'exposition du 23 novembre 1940 aux Beaux-Arts d'Orléans est inaugurée par le directeur du Commissariat national à la Reconstruction, Muffang : *Orléans et les villes sinistrées du Val de Loire. Le passé et l'avenir, exposition d'urbanisme.*

Les plans d'aménagement des « cités expérimentales » du Loiret : Préserver le patrimoine pittoresque des petites villes de Loire

Le Loiret est cité en exemple par la presse nationale : les propositions de reconstruction de Royer sont détaillées dans *L'illustration* du 24 mai 1941 qui invite à un « pèlerinage des villes meurtries qui s'échelonnent de Gien à Saumur ». Vichy diffuse l'action de préservation du patrimoine, la volonté explicite de ne pas « défigurer » les bords du fleuve royal. Le quartier « tête de pont » entre la Loire et le château ayant été détruit, vise à maintenir dégagé le château, préférant un « régionalisme modernisé » à une banale reconstruction exacte des îlots anciens classés. Gien, bombardée et ravagée par l'incendie de ses vieux quartiers au pied du château, voit sa municipalité confier à Laborie le projet d'une « ville nouvelle », tout en déblayant les ruines qui obstruent le centre-ville. Son maire, Dézarnaulds, engage des dépenses pour relayer les bénévoles, organise en coopérative les épiciers sinistrés et veille à l'approvisionnement de la boucherie municipale ; il est le premier à soumettre un plan de reconstruction au gouvernement. Le projet Laborie entend « faire de Gien une ville moderne tout en conservant son cachet de ville touristique ».

Royer est chargé du projet des petites villes ligériennes : à Châteauneuf, l'objectif est de conserver l'ordonnance de la cité en ne corrigeant que le coude de la route qui la traverse et à prolonger la perspective des jardins à la française par la construction d'écoles ; à Sully, le plan vise à améliorer la circulation sans nuire au pittoresque du quartier Saint-Germain. Un périmètre d'agglomération est délimité pour ne pas « défigurer l'aspect de la vieille et charmante ville française ».7 Royer y distingue une zone d'habitation continue, le centre-ville, et une dispersée où sont encouragés les maisons individuelles avec jardin, écoles, équipements sanitaires et espaces boisés. La destruction du pont suspendu et du quartier ancien trace la priorité de mettre en valeur la forteresse en ménageant une promenade sur les douves et en protégeant ce « paysage essentiellement français » par le bannissement du ciment, matériau « apatride », et des terrasses en « style passe-partout ».

La publicité donnée à l'expérience orléanaise utilise le vecteur de la presse locale et nationale, du *Journal des Arts* à *Plaisirs de France*, du *Moniteur à Urbanisme* et *L'Illustration*, avec d'autant plus de succès que les deux principaux collaborateurs du préfet Morane prolongent leur action au plan national : tous deux appelés au Commissariat national à la Reconstruction dès sa création en novembre 1940, Jean Royer à la tête de la sous-direction « Urbanisme », Kérisel en tant que chef de la direction technique de la Reconstruction. En 1944, Dautry les conserve près de lui au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Emblématique, le dossier de *L'Illustration* en 1941 élève l'action du préfet au rang de modèle, avec ces « cités expérimentales » dont Orléans, « fief principal de M. Morane ».

Jean Royer se félicite du « champ d'expériences » offert par la reconstruction à l'urbanisme qui a pu ainsi passer de la théorie aux « applications réelles », l'ampleur des destructions dans les quartiers centraux créant une obligation d'être « résolument de son époque » en matière d'hygiène et de circulation à l'échelle des agglomérations. La législation spéciale de l'urbanisme n'ayant pas évolué, c'est dans ce cadre qu'agissent les préfets des départements sinistrés.

Royer justifie toutefois le renforcement de l'autorité induit par la loi du 11 octobre 1940 par les circonstances exceptionnelles : la substitution du Commissaire à la

Reconstruction au conseil municipal pour choisir l'urbaniste, décider de lui commander le plan de reconstruction de la ville, coordonner les travaux, prendre en charge les dépenses et en contrôler l'application. Ce modèle technocratique est décliné dans chaque département sinistré avec la sous-commission de la Reconstruction présidée par le préfet et composée de l'ingénieur des ponts et chaussées, du délégué régional de la Reconstruction, de l'architecte en chef des Monuments historiques, de l'architecte en chef du département, du vice-président du conseil départemental d'hygiène et du trésorier-payeur général. Le souci de compétence laisse une portion congrue à la concertation locale, à « l'opinion des intéressés », puisque seul le maire et « deux notables spécialement qualifiés » peuvent défendre les intérêts communaux auprès de l'urbaniste choisi par le Commissaire à la Reconstruction.

Reconstruire l'agglomération d'Orléans pour fonder la région du Val de Loire

À Orléans, les destructions de juin 1940 ont affecté la rive droite dans l'intra-mur, l'ouest de la place du Martroi et de part et d'autre de la rue Royale, mais aussi le quai Barentin, le sud de la place Sainte-Croix et l'entrée du faubourg de Bourgogne. Les premières études d'un projet de reconstruction sont menées en application de la loi Cornudet par Jean Kérisel, ingénieur des Ponts et Chaussées en coopération étroite avec Jean Royer. Le programme s'appuie dès 1940 sur une esquisse d'aménagement de la commune. Ce travail est facilité par les précédents : le projet d'aménagement est confié en 1935 au grand urbaniste leplaysien Donat Alfred Agache, secrétaire général du Musée social, adepte de la « maison pour tous », auteur de *Comment reconstruire nos cités détruites*. Cependant, les désaccords entre élus et les polémiques qui s'élèvent au sujet de la suppression des venelles des quartiers historiques ont empêché le dossier d'aboutir. Après les destructions massives de juin 1940, Royer en appelle non à une simple reconstruction, mais à une « nouvelle Renaissance », pour surmonter un demi-siècle d'absence d'idées maîtresses en matière d'aménagement urbain, de circulation et de réponse aux besoins solidaires d'une métropole régionale. Le centre-ville étant rasé sur 17 hectares, on peut faire du neuf avec ambition, mais la majorité des habitants et des

commerçants souhaite retrouver leurs rues à l'identique. Dans la lignée d'Henri Prost, Royer entend bâtir une ville moderne en zones distinctes, mais en respectant le bâti historique.

Royer présente un album de réflexions sur les grands axes et les aménagements projetés, et un second technique qui détaille les plans des zones concernées, le tracé des rues frappées d'alignement, la mention des immeubles et des propriétaires concernés. Le diagnostic d'Orléans le conduit à une division classique en deux zones séparées par les mails, pour améliorer la circulation et la qualité des constructions tout en préservant l'attraction touristique d'une capitale régionale.

Il réalise le prolongement de la rue Jeanne d'Arc jusqu'à la rue des Carmes et la rue d'Illiers est redressée et élargie pour aboutir au centre de la place du Martroi.

Mais Royer considère que le principal problème d'aménagement de la zone centrale d'Orléans n'a pas été réglé : la dérivation du grand trafic de la traversée nord-sud à l'extérieur de l'agglomération, un large contournement étudié par les Ponts et Chaussées de Saran au sud d'Olivet. Toutefois, ce projet de grand contournement n'est pas apparu contradictoire avec la volonté d'améliorer la traversée même de la ville aux limites des quartiers sinistrés, avec la difficulté de travailler dans un ensemble remarquable, rare joyau du XVIII^e siècle français, inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, la rue Royale. Pour cette rue, le Comité National à la Reconstruction préfère accompagner le rétablissement de l'architecture primitive des immeubles d'un report des trottoirs sous les passages couverts piétons aménagés au rez-de-chaussée, libérant douze mètres de voie, du Martroi à la tête du pont.

Les villes sinistrées du Loiret, aiguillonnées par le préfet, ont établi leurs plans d'urbanisme avant les instructions ministérielles, et la méthode Morane de coopération entre services, urbanistes et architectes a permis d'éviter retards et conflits. Les travaux de déblaiement s'achèvent comme prévu le 31 mars 1941, et la fête de Jeanne d'Arc permet au préfet d'ouvrir à la circulation la rue Jeanne d'Arc prolongée, « première réalisation du projet de reconstruction approuvé, à travers les îlots déblayés ».8

Cet ambitieux projet régionaliste, technocratique et antidémocratique vise à concilier progrès technique et traditionalisme. Épurées de leur enveloppe idéologique, ces ambitions sont reprises par les municipalités de la Libération. Préfet du Loiret puis régional, Jacques Morane ne s'insurge contre aucune des mesures liberticides et discriminatoires de l'État français avant fin août 1942, moment où il déplore la cruauté de la séparation des mères et de leurs enfants lors de leur déportation à partir des camps d'internement du Loiret dont il supervise la gestion. Morane préfère alors, à sa demande, réintégrer son administration d'origine, les chemins de fer, en octobre 1942, préparant ainsi prudemment sa défense : Roger Secrétain, Pierre Dézarnaulds, André Mars, Alexandre Parodi lui apportent leurs témoignages à décharge lors de l'épuration administrative.

1 *Le Républicain orléanais*, 30 octobre 1942.

2 Yves Durand, *Chantiers et projets urbains sur les ruines de juin 1940, l'exemple des villes sinistrées du Loiret*, dans *Revue d'histoire de la Deuxième guerre mondiale*, N° 79, juillet 1970, PUF, p. 1-36.

3 Jean Royer, *Orléans, cité expérimentale*, *Cahiers français d'information*, N° 128, 15 mars 1949.

4 H. W. Ehrmann, *La politique du patronat français*, Paris, Armand Colin, 1959, p. 60 et s.

5 *Urbanisme*, 1942, N° 72, p. 76-77.

6 En application du décret-loi du 25 juillet 1935 sur l'urbanisme régional.

7 Jean Royer cité par *Le Républicain du Centre*, 3 novembre 1940.

8 Jean Royer, *Urbanisme*, N° 71.

Une histoire à redécouvrir

Elke Mittmann

Directrice de la Maison de l'architecture du Centre-Val de Loire

L'histoire de la reconstruction architecturale et urbaine des « villes-ponts » du Val de Loire a jusqu'à présent suscité peu d'intérêt sur le plan régional, comme sur le plan national. Le Loiret n'est que rarement mentionné lorsqu'il s'agit de rendre compte des chantiers importants de la reconstruction en France. Très peu de travaux ont porté leur attention sur le caractère exemplaire de ce qui s'est passé ici, en dehors, bien sûr, des inventaires exhaustifs, réalisés depuis quelques années, des quartiers reconstruits des villes de Tours, Blois, Châteauneuf et Sully ¹/Loire menés par la Direction de l'inventaire du patrimoine. Une grande exposition organisée par le Jeu de Paume au Château de Tours en 2011 avait su faire redécouvrir le travail inédit du photographe Henri Salesse au sein du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU).¹ Mais, à cette exception près, aucune publication n'avait été consacrée jusqu'alors à ce sujet.² Pourtant, le caractère expérimental de la Reconstruction dans les villes d'Orléans, Gien, Châteauneuf ²/Loire ou Sully ²/Loire a fait de ces chantiers des précurseurs des nouveaux styles de la reconstruction tels qu'ils vont être pratiqués au niveau national. Ce livre et l'exposition itinérante qu'il accompagne, essaient de retracer les grands jalons de la particularité architecturale et urbaine de la Reconstruction entre 1940 et 1953 dans le Loiret au sein de la planification de la politique de reconstruction nationale.

Dans un premier temps, nous nous sommes attachés à souligner la continuité entre la « première » Reconstruction avant 1944 et la « seconde » après 1944. Nous avons voulu montrer l'incorporation au sein du MRU, le nouveau ministère spécialement créé à la Libération pour les besoins de la reconstruction, d'un certain nombre d'outils et d'orientations caractéristiques de la politique du régime de Vichy, notamment sur le plan technique et administratif. Puis nous avons voulu faire ressortir, après les destructions dévastatrices de 1940, le rôle précurseur de l'activité de reconstruction dans ce département. Nous le devons pour une part importante à l'activisme du préfet Jacques Morane qui a voulu devancer la

politique officielle du gouvernement Pétain en matière d'architecture. Morane a voulu faire du Loiret une « vitrine pour la reconstruction nationale », en articulant les grands principes d'une architecture néo-régionaliste à l'affirmation de concepts éminemment modernistes en matière d'urbanisme. Même si aucune réalisation concrète ne verra le jour pendant cette première phase de reconstruction, les principes se retrouveront pratiquement inchangés pendant la deuxième phase, après 1944. Le régionalisme doctrinaire de Vichy trouvera un prolongement dans le travail des architectes imaginant pour chaque ville la création d'un ordre architectural et d'un style individuel propre. La réinvention d'un pittoresque régional et la mise en place simultanée d'une première forme d'architecture modulaire donneront naissance à la création de véritables ordres architecturaux.

La Reconstruction d'après 1944 valorisera cependant une approche plus globale des chantiers à engager. Par-delà l'exigence de rebâtir ce qui a été détruit, il s'agit maintenant de renouveler en profondeur le cadre de vie de toute la société, en liant, plus que jamais de manière intrinsèque architecture et urbanisme. L'une des premières applications à Orléans de ce que l'on nommera les « chantiers d'expériences » dont les principes techniques anticipent sur la conception des Grands ensembles des années 1950, démontre l'aspect hautement expérimental de cette deuxième phase de reconstruction telle qu'elle sera menée dans le Loiret.

Cette seconde phase s'achèvera officiellement en 1953 quand, la crise du logement ne cessant de grandir, il sera décidé au niveau national de la mise en place d'un plan d'industrialisation du logement à grande échelle. L'exposition se clôt avec la naissance de cette (anti) architecture statistique qui s'impose désormais partout en France.

Cette exposition a permis de redécouvrir l'œuvre de nombreux architectes locaux ou de renommée nationale, responsables, en grande partie, de la physionomie des villes-ponts du Loiret telles que l'on peut encore les percevoir aujourd'hui.

¹ Danièle Voldman, Didier Mouchel (dir.), *Photographies à l'œuvre. Enquêtes et chantiers de la reconstruction. 1945-1958*, Le Point du Jour/Jeu de Paume, 2011.

² Il faut cependant citer la thèse de doctorat d'Anne-Sophie Godot, *Urbanisme et Architecture de la Reconstruction dans le Loiret (1940-1954)*, soutenue à l'Université Paris IV en 2009, sous la direction de Bruno Foucart.

1940-1944 : bilan des destructions en France et dans le Loiret

Dès mai 1940, les combats touchent les villes des Ardennes, de la Somme et du Nord-Pas-Calais. L'objectif de l'aviation allemande sera de couper rapidement le franchissement de la Loire pour empêcher la retraite de l'armée française. En 1944, une deuxième vague de destructions frappe les villes-ponts du Loiret, notamment Orléans, Sully ¹/Loire, Châteauneuf ¹/Loire et Gien. En France, entre 1940 et 1944, plus de deux millions de bâtiments sont détruits, soit plus de 20 % du parc immobilier national. En 1945, près d'un million de ménages (sur un peu plus de 12,5 millions que compte la France métropolitaine d'alors) se retrouvent sans abri. Des villes entières sont rasées : Caen, Brest, Le Havre, etc.

Orléans déplore les dégâts les plus importants du département. En 1940, le Loiret compte 4 022 bâtiments détruits, dont 1 286 totalement et 2 743 partiellement. En 1944 les dommages sont encore plus élevés : 1 251 destructions totales et 6 517 partielles, soit, 7 768. Au sortir de la guerre, presque 12 000 bâtiments sont ainsi à reconstruire dans le département, pour l'essentiel des habitations individuelles en cœur de ville et les infrastructures autour des gares.



1



2



3

fig. 1 Photo prise par le soldat allemand Heinz Schröter lors de l'entrée de l'armée allemande dans la ville d'Orléans en juin 1940. fig. 2 Carte postale montrant des destructions du centre-ville d'Orléans, 1940 / 1941. fig. 3 Photo de la destruction du réseau ferroviaire d'Orléans, in: Jean Royer, *Orléans hier et demain, 1940, 1944-1948*, Album illustré.

« Ensuite en direction de Gien. Je vis là, comme sur une image à moitié effacée, au fond, des tours médiévales et, au premier plan, un décor complètement brûlé, qui fumait encore, avec des cadavres d'hommes, de chevaux, de toutes sortes d'animaux domestiques. À l'entrée s'étalait le cadavre d'un porc allongé, blanchâtre, gonflé comme une larve gigantesque. Le long des routes et des haies, les champs étaient jonchés de chars d'assaut hors d'usage. Deux fortes unités de chars ont dû se rencontrer ici et c'est un simple accessoire d'un tel choc qu'une ville d'importance moyenne soit réduite en cendres. Un tel spectacle donne l'impression d'une catastrophe technique de proportions inouïes. »

Ernst Jünger, *Jardins et routes* : pages de *Journal*, 1939–1940.



4



5



6

fig. 4 Photo des destructions de la ville de Gien, futur îlot 14, été 1940. fig. 5 Destructions de la rue de l'Hospice, vers la rue du Maréchal-Foch à Sully $\frac{1}{2}$ Loire. fig. 6 Destructions du centre-ville de Sully $\frac{1}{2}$ Loire en 1940 : angle de la rue du Grand-Sully et de la rue de l'Hospice.



7



8

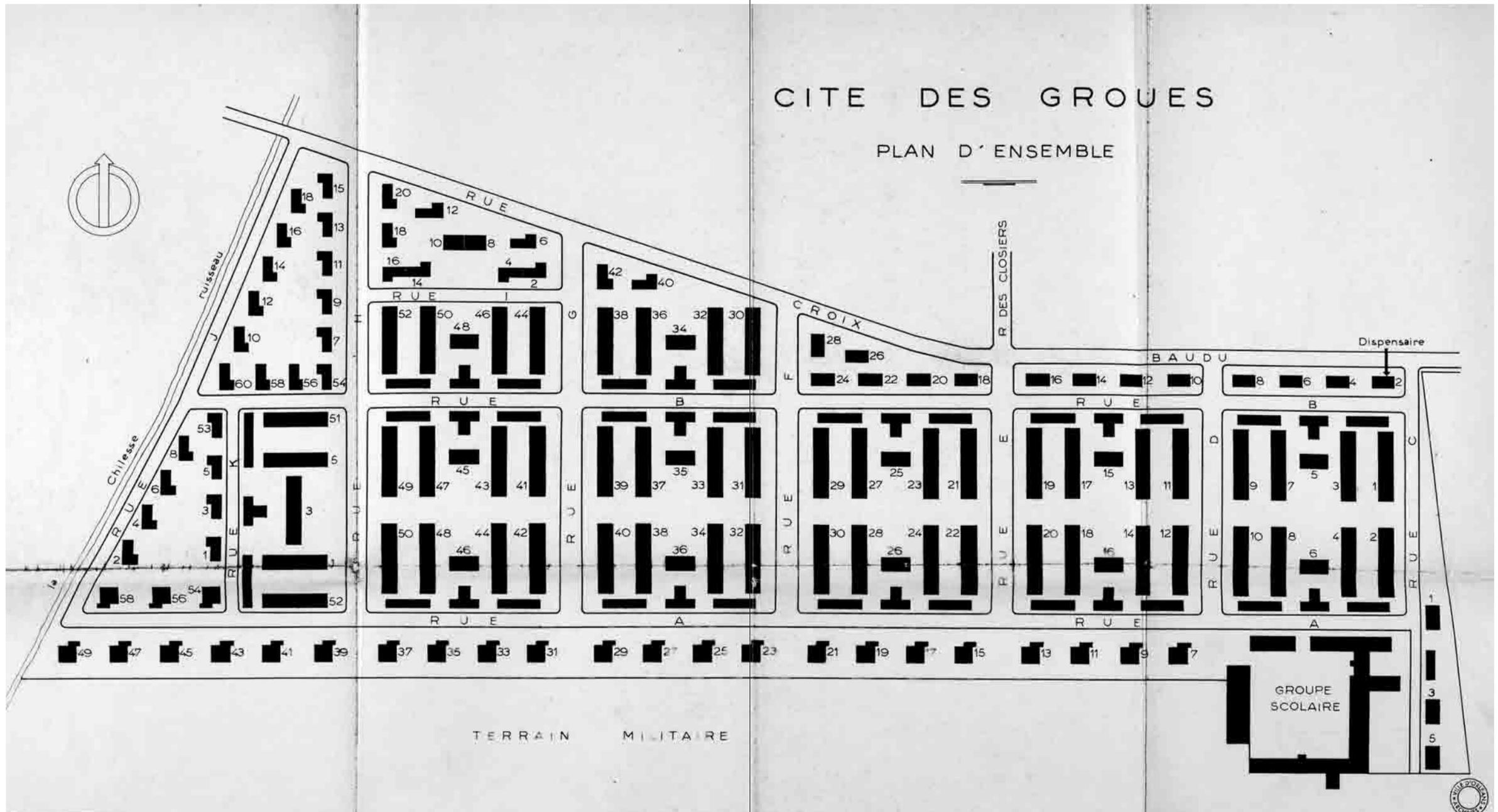
Le temps du provisoire : un fonctionnalisme d'urgence

B

Même si le régime de Vichy fait soi-disant de la reconstruction des bâtiments sinistrés une urgence et l'un des thèmes phares de la « Révolution nationale », elle reste, pour des raisons budgétaires, pendant toute la guerre et pour la quasi totalité des villes détruites, en projet. L'occupant freine toute activité réelle de reconstruction. Il ne permet que le déblaiement et la construction d'abris temporaires. Par la loi du 30 avril 1941, un service des constructions provisoires est institué auprès du ministère de la Production Industrielle et du Travail pour coordonner la construction de logements pour les sinistrés, l'installation temporaire de services publics, de commerces et d'infrastructures de loisirs. Baraquements et cités provisoires forment des villes de substitution aux centres urbains détruits. Pour beaucoup de sinistrés, ce sera cependant un provisoire qui va durer jusque bien après la fin des hostilités. À la Libération, le rythme de la reconstruction des villes, engagé par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), ne parvient pas à répondre à la demande. Près de 4 millions de logements sont manquants au sortir de la guerre. Dès 1944, le MRU met en place un « fonctionnalisme d'urgence », qui anticipe, par sa radicalité formelle et fonctionnelle, sur la politique des grands ensembles qui se développera partout en France après 1953. Une industrie de production de bâtiments provisoires sera ainsi lancée sur le plan national, industrie pour laquelle, pour être opérationnels au plus vite, architectes et ingénieurs développeront de nouveaux systèmes constructifs préfabriqués, facile à monter et à démonter. À partir de 1940, plus que 75 000 m² de baraquements et de cités provisoires sont réalisés pour les « villes-ponts » du Loiret. Ils persisteront, parfois, jusqu'au milieu des années 1970.

CITE DES GROUES

PLAN D'ENSEMBLE





9



10



11



12

fig.9 Constructions provisoires, Orléans, 1 mars 1945. fig. 10 Constructions provisoires, cité des Groues, Orléans, 26 septembre 1945. fig. 11 Constructions provisoires, cité des Groues, sanitaires collectifs Orléans, 26 septembre 1945. fig. 12 Constructions provisoires, cité des Groues, chambre avec lit, Orléans, 26 septembre 1945.



13



14

La continuité des doctrines. De Vichy à la IV^e République

En 1940, le bilan des destructions établi, restait à déterminer comment reconstruire. La clause N° 13 de l'Armistice signée entre la France et l'Allemagne impose au gouvernement de Pétain l'obligation de réparer bâtiments et infrastructures. 450 plans d'aménagements sont ainsi prévus pour les villes sinistrées. Une institution centrale de gestion de la reconstruction est créée, le Commissariat Technique à la Reconstruction Immobilière (CTRI).

Après la Libération, on constate une continuité administrative et politique entre l'État vichyste et la IV^e République. Les lois-clés sur les dommages de guerre et l'urbanisme sont reconduites. Une grande partie du personnel des administrations de Vichy est réaffectée, dont celle du CTRI qui se retrouve au sein du nouveau ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), créé en octobre 1944 par le gouvernement provisoire du Général de Gaulle. Sa mission est d'assurer une planification nationale intégrale de la reconstruction du pays. Dans chaque département français, une délégation de ce ministère a pour mission d'assurer l'approbation et le contrôle des Plans de reconstruction et d'aménagement (PRA) du bâti détruit par faits de guerre. Le MRU gère les appels d'offres, l'ensemble des crédits et l'établissement de cités provisoires. La Reconstruction est l'occasion d'un renouvellement complet des villes. Elle s'exprime par la conjonction intrinsèque entre les nécessités de la réhabilitation de millions de logements vétustes depuis le début du XX^e siècle et un vaste programme de constructions nouvelles.

Architecture et urbanisme d'état sous le régime de Vichy : une instauration autoritaire de la reconstruction du pays

Fin 1940, la profession d'architecte est réorganisée sous la forme d'une corporation : l'*Ordre des architectes*. Chaque maître d'œuvre doit désormais y être inscrit et être agréé par le Commissariat Technique à la Reconstruction Immobilière pour avoir le droit de contribuer à la reconstruction du pays.

La *Charte de l'architecte constructeur*, publiée en 1941, énonce les leitmotivs architecturaux et urbains du gouvernement de Vichy. Elle met en avant les traditions architecturales locales aussi bien pour la reconstruction de l'habitat que pour celle des bâtiments publics. Elle est pleinement cohérente avec la philosophie conservatrice et réactionnaire avec laquelle le maréchal Pétain compte faire renaître la France des Provinces, gardiennes des traditions régionales. Le retour aux traditions architecturales du passé est souligné avec insistance, en particulier celles de la Renaissance française sous Henry III, représentée par l'œuvre d'un architecte du xv^e siècle comme Jacques Androuet du Cerceau, qui prend une importance idéologique décisive. Cette doctrine trouve un terrain fructueux dans les réflexions sur la reconstruction des petites villes du Val de Loire, dont les rues et les îlots traditionnels deviennent les matrices de l'architecture « nouvelle ».

Simultanément, un nouveau modèle urbanistique se met en place : celui de la rationalisation et de la planification totale des îlots à rebâtir, par le développement de procédés d'industrialisation de la construction d'une part, et le recours aux procédés « fonctionnalistes »*, du zonage**, d'autre part.

* Le fonctionnalisme en architecture et en urbanisme désigne la subordination des aspects formels et esthétiques aux aspects déterminant les utilisations.

** Le zonage est un outil de réglementation et de contrôle de l'utilisation du sol urbain ou rural. En urbanisme ce concept, apparu depuis le début du xx^e siècle, désigne la dissociation de la ville en différentes « unités » de fonctionnement (habitation, récréation, industries, infrastructures).

« Songez que, depuis près d'un demi-siècle, les petites villes, les campagnes s'enlaidissent, les caractères régionaux s'effacent (...) Il faut donc, les causes du mal étant évidentes, chercher les moyens de les combattre dans les constructions futures. Pour cela n'hésitez pas à regarder les maisons traditionnelles des petites villes et des villages : chefs-d'œuvre autrefois, elles sont expression parfaite des genres de vie de nos ancêtres. »

Secrétariat d'État aux communications (travaux et transports),
La Charte de l'Architecte Constructeur, 1941.



fig. 15 Affiche *Révolution nationale*, Centres de Propagande de la Révolution Nationale, vers 1940 / 1941.

La Reconstruction après 1944. Une planification nationale intégrale à échelle humaine

Dès 1944, la Reconstruction, enjeu social, politique, technique et économique crucial, devient la priorité des pouvoirs publics qu'installe le gouvernement provisoire. Par-delà toute continuité entre les politiques menées de 1940 à 1944, le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) affiche la quête de formes nouvelles et de nouveaux principes susceptibles de caractériser la « cité nouvelle », synthèse des besoins techniques et humains idéologiquement conformes avec la politique égalitaire et démocratique de la future IV^e République. L'État devient, à l'échelle nationale, la force organisatrice centrale de l'espace urbain et rural. L'objectif n'est pas seulement de reconstruire mais de créer un nouveau cadre de vie, accessible à tous, en rasant les îlots insalubres et les taudis. Pour la première fois dans l'histoire de l'urbanisme français, une réorganisation radicale du sol urbain, guidée par des principes rationnels et économiques généraux, est mise en œuvre : décentralisation de l'industrie, création d'un habitat protégé comprenant des zones de verdure *intramuros*, abandon de la maison individuelle au profit d'une reconstruction « groupée » en immeubles collectifs.

La législation sur le remembrement, instaurée sous Vichy, devient le vecteur décisif. Les dommages de guerre prévoient que les maisons détruites des propriétaires sinistrés soient converties en mètres carrés de planchers constructibles dans des immeubles collectifs bâtis sur la trame rationalisée du sol urbain. Le style architectural est cependant encore en phase avec l'héritage historique des villes.

« Il importe que le pays comprenne bien que l'urbanisme est une part essentielle de notre renaissance. Fondement premier de la restauration matérielle et morale, physique et spirituelle de nos villages et de nos villes, il doit répondre aux vastes perspectives que donne seul le souci de l'humain. »

Raoul Dautry, ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, 1945.

PRINCIPES DIRECTEURS DE LA RECONSTRUCTION

16

L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME ORGANISENT L'ESPACE, ILS SONT LES DEUX ASPECTS INSÉPARABLES DU MÊME DOMAINE LE SITE, SES RICHESSES NATURELLES, L'ORIENTATION ET LES CONDITIONS CLIMATIQUES EN SONT LES COMPOSANTES

DES SOLUTIONS TECHNIQUES APPROPRIÉES RÉPONDENT À CES DIVERSES DONNÉES

LOGIS SANS SOLEIL →



USINES TROP PROCHES DES ZONES D'HABITATION ↓

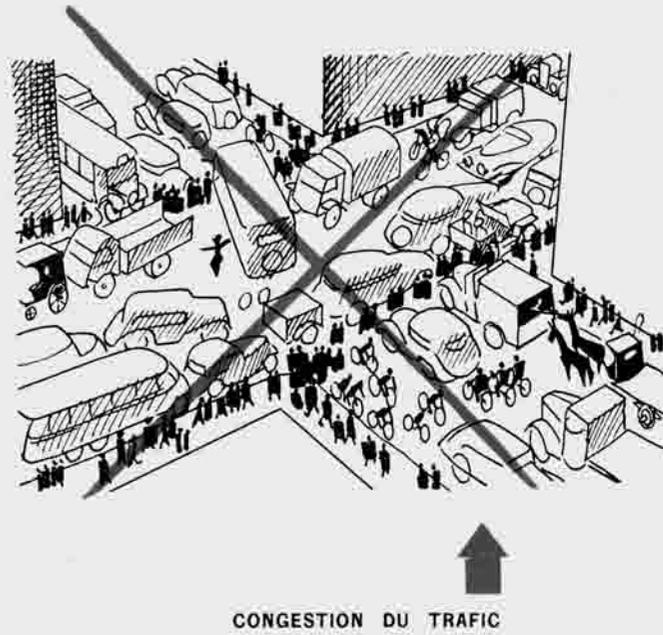
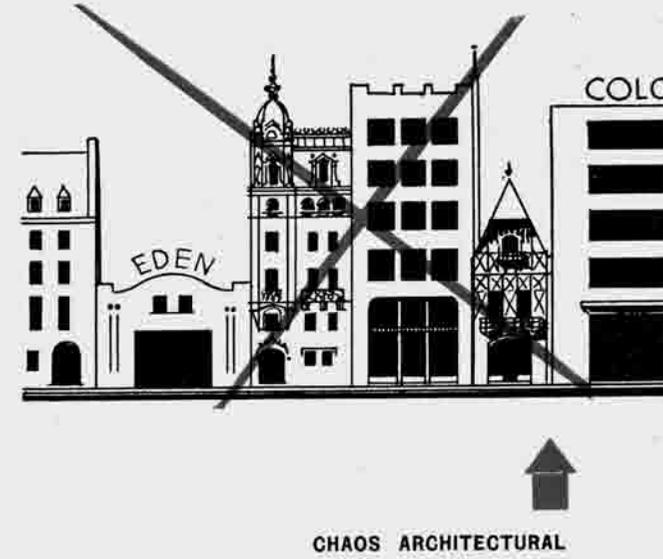
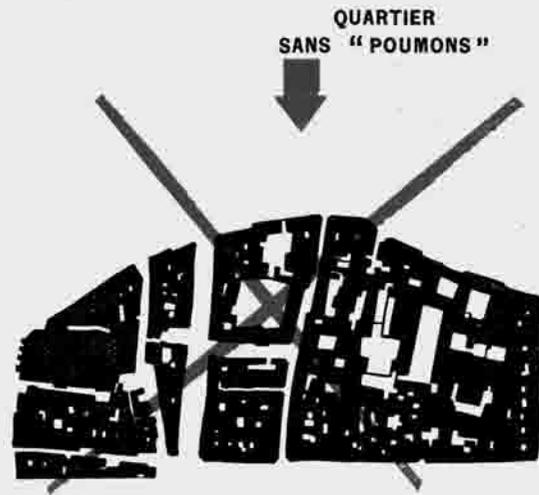


L'étude de la vie de nos agglomérations nous montre, parmi d'incontestables réussites, les erreurs commises dans un passé récent, erreurs préjudiciables à nous-mêmes et au pays tout entier.

Ces fautes ont de multiples origines et affectent l'homme diversément ; nos réactions personnelles et le simple bon sens suffisent à nous faire apparaître certaines d'entre elles ; d'autres nous sont révélées grâce aux moyens actuels de recherche.

L'imprévoyance, les vues égoïstes, la spéculation, les fautes d'esthétique, une législation parfois périmée et insuffisante, une fidélité à un passé ignorant des possibilités qu'offrent les techniques nouvelles et l'application des principes nouveaux d'hygiène ont causé le chaos, la laideur, la congestion et l'insalubrité de certains points de nos agglomérations.

17



ANARCHIE



A L'AVENIR IL FAUT ÉVITER DE TELLES ERREURS...