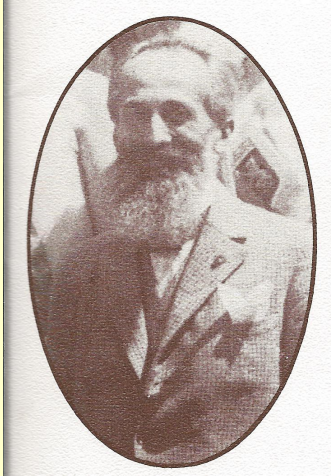


Clin d'œil aux architectes qui ont dessiné « notre » ville

C'est surtout à l'aube du premier XXe siècle (après la première guerre mondiale), que des grands projets urbanistiques viennent bouleverser notre environnement. En accord avec des décisions du conseil municipal, promoteurs et architectes se mettent à l'œuvre.

Partie I : Les années 1920 : Le lotissement de la Garenne :



Des nombreux architectes et artistes gravitant autour du personnage sulfureux qu'est le promoteur Edmond Ramoisy, nous retiendrons d'abord Charles Edouard Sée de Saint Cloud ; avec le géomètre de Mantes, monsieur Chicoineau ils tracent les avenues et boulevards, produisant ce plan original, qui est la « marque » d'Elisabethville encore aujourd'hui. Ils le font dans le respect du cahier des charges imposé par leur commanditaire belge.



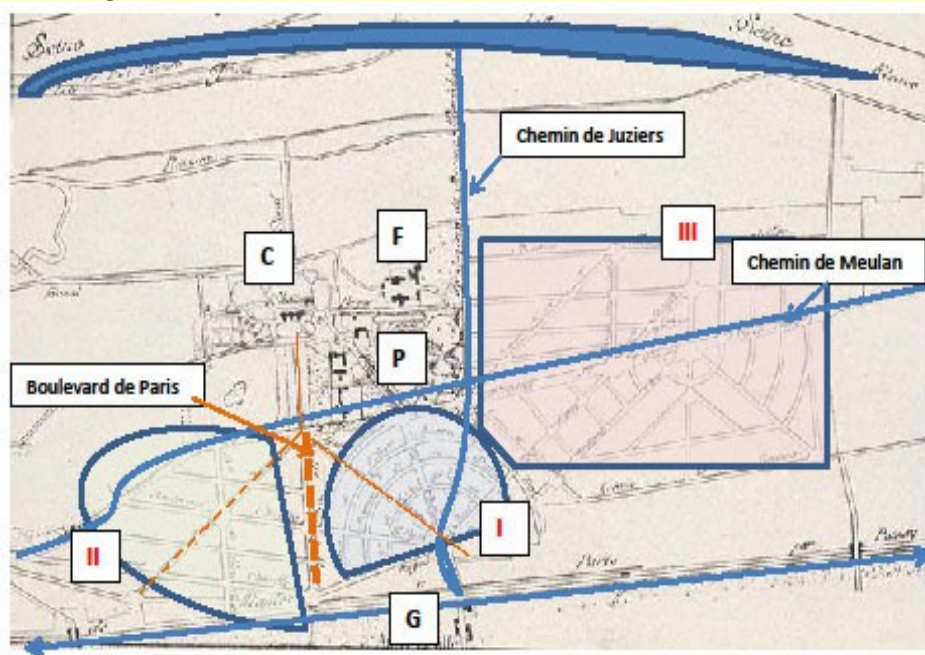
(détail de photo d'après www.géoportail.fr)

(Ramoisy - Photo d'après le numéro spécial du Bulletin Municipal d'Aubergenville consacré au cinquantenaire d'Elisabethville – 1928/1978)

Des questions pratiques dictent le choix des arpenteurs.

Le territoire du domaine de la Garenne est bordé par la Seine au nord et la voie ferrée Paris-Mantes au sud. Il est traversé par les chemins ancestraux qui assurent la liaison avec les communes voisines : chemin de Juziers, chemin de Normandie (ou chemin aux bœufs) qui se scinde lui-même en 2 après le pont Gallon, devenant le chemin de Meulan.

Quelques points de fixation de l'habitat existent de longue date : le château en C, la ferme en F, le parc en P et la gare en G. Le vaste domaine entre château/ferme et Seine reste en terres agricoles.



Le plan du lotissement prévoit 3 secteurs (I, II, III sur le schéma) ; c'est le I, bâti à partir de 1921 qui est conçu autour de ce fameux plan hémisphérique qui lui vaut tant de commentaires – copie de Cabourg ? références à Howard ?...

(Schéma D. Masfrand d'après un plan de la revue « la construction moderne » - juillet 1927)

Vous remarquerez que les axes principaux sont conservés ; le plan en demi-cercle permettant de relier chaque parcelle, le plus rapidement à la gare. Les autres secteurs sont d'une facture plus classique. tout en conservant : place et boulevards rayonnants.

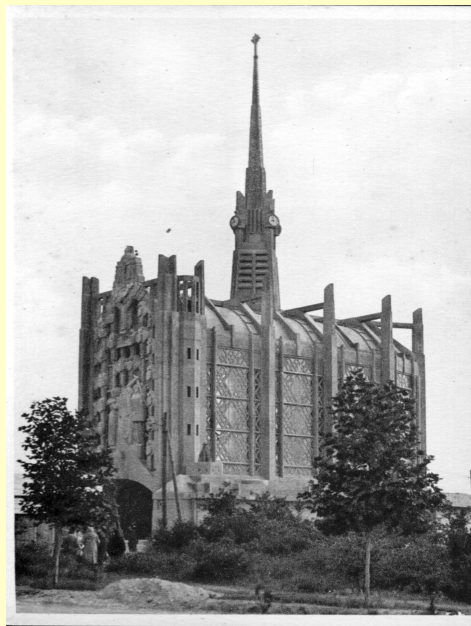
Je fais une hypothèse quant au boulevard de Paris, plus large que tous les autres et que l'on présente souvent comme étant prévu pour prolonger un pont sur la Seine ; observant le plan, je ne peux m'empêcher d'y voir une sorte de « patte d'oie » façon Versailles (en orange) qui est pile dans l'axe du château... Quid du pont ? Mais hélas aujourd'hui, quid du château ?

Paul Tournon est alors un architecte de grande notoriété ; il a travaillé pour l'archevêché de Paris – 12 églises - dans le cadre du plan de « rechristianisation » des banlieues qui prend forme après la première guerre mondiale. Il est donc mis en relation directe avec Edmond Ramoisy, qui a cédé un terrain du lotissement, pour la construction d'une église. Tournon est associé entre autre, au sculpteur Carlo Sarrabezolles ; ils vont réaliser une œuvre originale tout en respectant le cahier des charges et de l'évêché, et celui du promoteur belge.



(Détail d'un portrait de P Tournon sur www.andre-aaron-bilis.com)

Nous leur devons l'église sainte Thérèse de l'enfant Jésus, étonnant bâtiment néo-gothique, dédié à une normande -Thérèse de Lisieux, mais aussi aux morts de la guerre et à l'amitié franco-belge. Le chantier est a inscrire au livre d'or des records ; jugez plutôt : première pierre posée en septembre 1927 ; inauguration en juillet 1928.



Paul Tournon et sa famille deviendront des familiers d'Elisabethville et le nom de l'architecte se trouvera associé à de nombreuses réalisations : villas (sans doute la boulangerie), mais aussi l'école reine Astrid et L'hôtel de l'Ermitage dans sa version moderne et définitive.



Ainsi ces actions conjointes changent-elles radicalement le cadre de la petite commune d'Aubergenville, la faisant entrer rapidement dans la modernité via son lotissement d'Elisabethville.

Partie II : les années 1950 : Implantation de Renault.

Pierre Lefaucheur et Bernard Zehrfuss constituent le deuxième « couple » à apporter une modification radicale au paysage d'Aubergenville, par une action volontariste d'aménagement du territoire.



(Pierre lefaucheur sur www.fregate.overblog.com - Bernard Zehrfuss sur www.citechaillot.fr)

Pierre Lefaucheur, haut fonctionnaire nommé par le général De Gaulle administrateur de la Régie Nationale des Usines Renault, amorce une politique de déconcentration du groupe ; il trouve à Aubergenville de vastes terrains viabilisés, restés en friche (le domaine de la Garenne devenu Elisabethville). A l'est du lotissement abandonné, l'expansion est possible sur les terres agricoles du village de Flins. Une usine neuve, moderne, « ruralisée », c'est aussi s'éloigner d'une citadelle ouvrière symbolique qui inquiète : Boulogne-Billancourt.



Photo service communication Renault dans « Renault Flins 60 ans chantier en 1954



Photo M. chemin 1980

Si Lefaucheur est le commanditaire, c'est à B. Zehrfuss – premier prix de Rome - qu'il incombe de donner forme à ce projet d'usine à la campagne. Commencés en 1950, les travaux sont vite menés et l'usine peut entrer en service dès 1952.

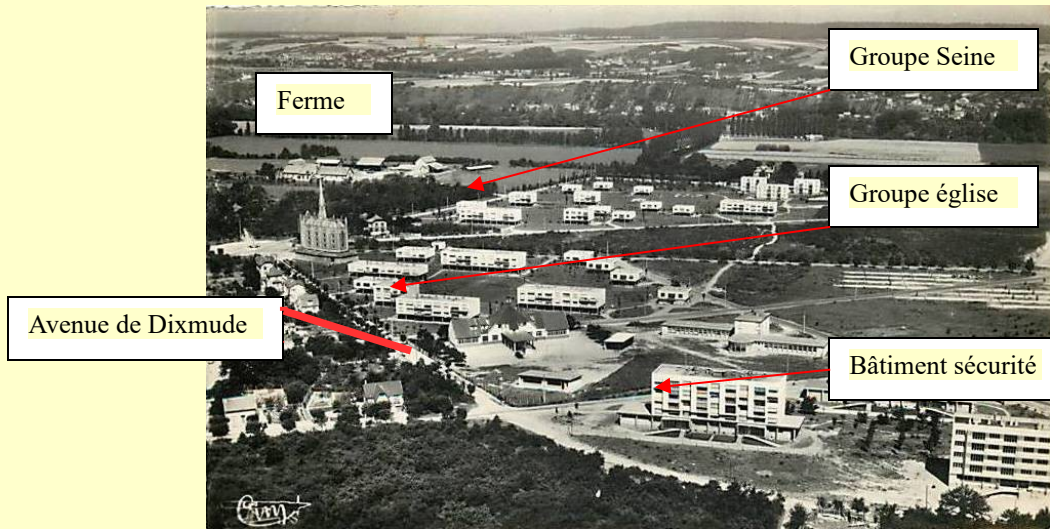
Le parti-pris de l'architecte est résolument moderne dans le choix des lignes comme dans celui des matériaux utilisés. La longue barre des vestiaires surmontant ses pilotis, est pour longtemps l'image de marque de la nouvelle usine. Perpendiculaire aux premiers modules d'ateliers, elle semble les masquer. Elle reste aujourd'hui, un élément tangible de notre patrimoine.



Carte collection N. Sauer-Jacob

« Nous voulons créer des cités où vous pourrez vivre et élever des enfants dans l'air pur et le soleil. » (Phrase attribuée à P. Lefauchaux).

Héritier de l'esprit de la charte du Conseil National de la Résistance (CNR), B. Zehrfuss va proposer son projet de cité « ouvrière », dans lequel il peut donner libre cours à ses talents d'urbaniste. En faisant la promotion d'un logement social de qualité.



la jonction des deux cités en 1956 – carte collection JC Bigant)

Si beaucoup d'anciens d'Elisa ont pu regretter cet ajout, considérons quand même que Zehrfuss à réussi le double défi d'être en harmonie de style et de forme avec le projet industriel, et de réussir la greffe de cet ensemble avec la cité pavillonnaire d'E. Ramoisy.

Dans sa réalisation, l'influence de Le Corbusier s'impose.



Villa Savoye à Poissy – Photo D Masfrand



Pavillon individuel du groupe église – carte ancienne

Le concept semble simple : un module de base combiné de différentes façons. Le pavillon ci-dessus s'assemble à un autre, sur un ou deux étages ; comme on le ferait d'un légo géant (A l'époque, on parle plutôt de mécano).

Utopie de la liberté de mouvement, de circulation des hommes et des voitures, l'espace bannit toute barrière ou clôture, celles-ci viendront après la décennie 1970. L'automobile que les salariés de la nouvelle usine ne tarderont pas à posséder est bien la reine de cette nouvelle cité.

