



Pavillons K.

Malheureusement au fur et à mesure de l'évolution du plan, on assiste à un appauvrissement de l'architecture : fenêtres d'angle et loggias disparaissent et le volume s'alourdit.

À la fin de l'année 1954, sont livrés une nouvelle tranche de 13 logements individuels (pavillons G) et un ensemble de logis pour personnes âgées, le long de l'allée du Dauphiné (pavillons K). Cet ensemble fait le pendant de l'allée de Corse et permet de donner au mail, situé entre les deux allées, son échelle toute particulière. Cet endroit, véritable havre de paix, bordé de platanes et planté d'arbustes floraux et de conifères dans sa partie centrale, invite à la promenade. Le groupe d'habitations pour personnes âgées, organisé autour d'un espace en courrette, est particulièrement remarquable (pavillons K). Toutes les entrées des chambres sont jumelées, et donnent par un porche abrité, sur un espace central triangulaire. Cet espace central qui communique avec l'extérieur par deux porches, est particulièrement intimiste et protecteur.

La troisième tranche de construction concerne les bâtiments B (200 logements) livrés en 1956. Les bâtiments réalisés sont disposés pour l'essentiel en épis le long de la rue de Champagne. Entre les bâtiments sont ménagées des échappées visuelles en direction du parc central.

Les bâtiments D1 à D5 (150 logements livrés en 1957) en épis le long de la rue de Provence ainsi que les trois bâtiments E de la rue de Bretagne ont été construits au cours de la quatrième tranche. Les bâtiments D1 à D5 ont été réalisés conformément au plan-masse d'origine : les façades sud des bâtiments étalent les grandes lignes blanches de leurs fenêtres sur le parc intérieur. Comme dans les bâtiments A de la seconde génération, les volumes d'entrée sont saillants et se font face deux par deux. Les deux groupes de bâtiments disposés à angle droit (A14-D1 et D4-D5) intègrent des boxes à automobiles.

Les nouveaux bâtiments E sont des bâtiments-plots de proportions similaires au bâtiment C de la première tranche mais d'aspect plus trapu à cause de leurs angles opaques.

Au cours des années 1959 et 1960, sont livrées deux nouvelles tranches de logements. À partir de ce moment, on assiste à un changement radical d'échelle : de nouveaux types d'immeubles collectifs apparaissent, dotés de trois à cinq entrées au lieu de deux. On passe à partir de cette période d'une moyenne de 20 logements par bâtiment à une moyenne de 40, pour atteindre 70 logements dans le bâtiment M13 construit en 1964. La fin de la construction de la cité de la Plaine intervient en 1969.

La réhabilitation de la cité de la Plaine se déroule par tranche de 1995 à 2003. Elle concernera les façades et l'intérieur des logements. Depuis 2001, les parties communes et les espaces extérieurs sont progressivement rénovés et réaménagés.

Sources : « Aménagement des espaces extérieurs des cités de la Plaine et Trivaux, Mastère de l'école nationale des ponts et chaussées, année 1992/93 ; archives municipales. Photos des immeubles : Clamart Habitat.



Immeuble EF.



Pavillon double, allée de Corse.



Immeubles A.



Construction de la Plaine.

## La cité de la Plaine, un urbanisme à dimension humaine

Située sur le haut Clamart, dessinée par l'architecte-urbaniste Robert Auzelle (1913-1983), la cité de la Plaine, livrée par tranches entre 1954 et 1969, s'étend sur 32 hectares. Elle comprend 1 993 logements dont 89 maisons individuelles. Qualifié d'« exemplaire », ce grand ensemble a été conçu dans le souci de répondre au mieux aux besoins des habitants, « répondre à la grande variété des familles suivant leur composition, leur genre de vie, et leurs revenus ». La cité de la Plaine a été réhabilitée entre 1995 et 2003. Visitée régulièrement et toujours étudiée par de jeunes architectes, elle est, avec le cimetière intercommunal, l'œuvre emblématique de Robert Auzelle qui synthétise l'évolution de ses recherches dans les domaines du social et de l'urbain.

### Une urbanisation récente

La réalisation de la cité de la Plaine s'inscrit plus largement dans l'urbanisation du Haut-Clamart situé sur un vaste plateau d'une superficie de 370 hectares, délimité par les profondes vallées de la Seine au nord, de la Bièvre au sud et à l'est, de Sèvres à l'ouest et entaillé sur le versant nord par la vallée de Meudon.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, si le village et le quartier de la gare ont vu une nouvelle population s'installer du fait de l'arrivée du chemin de fer, les habitants du plateau ne sont encore que 167.

En 1908, le lotissement du Jardin parisien est créé sur 90 hectares et entre 1920 et 1930, le lotissement du Petit-Clamart est réalisé sur des terres agricoles.

En 1946, 1 270 adultes habitent le haut Clamart, un endroit exposé aux vents et aux pluies où la température y est plus basse qu'à Paris de plusieurs degrés et qui connaît un isolement réel.

### Du projet de cimetière à celui d'un quartier

Le projet de cimetière intercommunal, qui naît à partir de 1943, va être à l'origine d'une formidable accélération de l'aménagement de cette partie de Clamart.

En 1947, le projet est présenté au Comité d'aménagement de la région parisienne. Le Comité demande de lotir les terrains limitrophes au projet.

Souhaitant conserver la maîtrise de cette opération de logements, la municipalité obtient la création d'un office municipal d'H. B.M. (qui deviendra l'OPHLM de la ville de Clamart) susceptible de conduire cette opération et de prendre en charge de façon générale la question du logement sur Clamart.

L'étude d'urbanisme montre bientôt qu'il serait opportun d'ajouter aux terrains résiduels situés le long de la voie d'accès au cimetière, tous les terrains situés entre la route nationale et le chemin de la Porte de Trivaux : ainsi, se réaliserait un quartier complet qui rejoindrait les lotissements pavillonnaires du Haut-Clamart.

Le programme proposé comprend 1 500 logements destinés à accueillir 5 000 habitants ainsi que les équipements nécessaires à l'ensemble du quartier. En effet, la municipalité de Clamart « entend profiter de la réalisation de ce programme de construction



Carte postale de la cité de la Plaine, années 60.

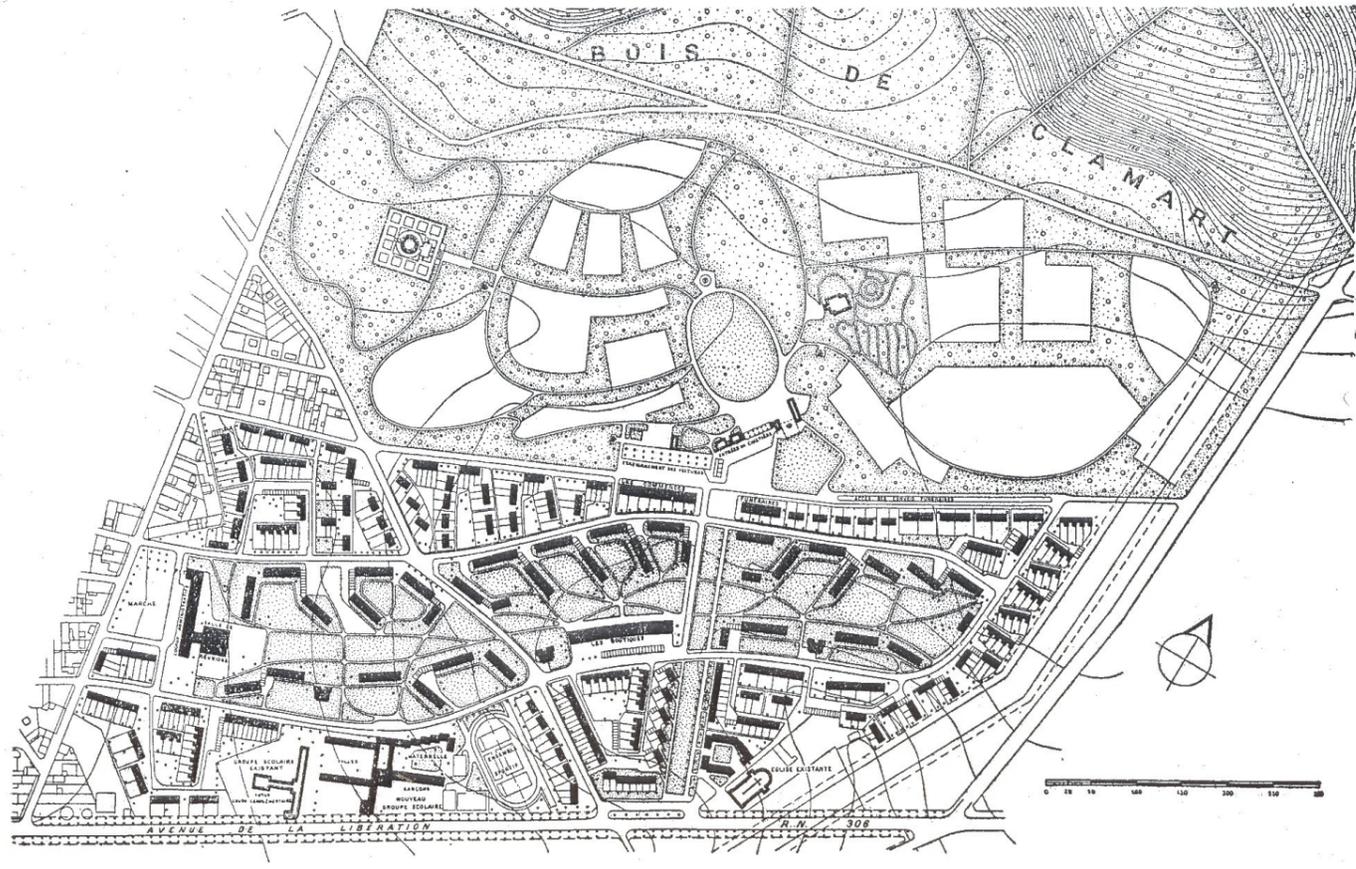
pour compléter l'équipement des lotissements existants les plus défavorisés ».

Il s'agit de créer un marché couvert, un bureau de poste, une salle des fêtes et d'améliorer l'état des locaux scolaires. Ainsi se justifie le choix des terrains disponibles sur le plateau (au lieu-dit La Plaine) : ils représentent la seule réserve foncière capable d'accueillir un tel programme et possèdent déjà les premiers services publics nécessaires, l'école et l'église Saint-François de Sales.

Il est prévu de réaliser ce vaste programme d'habitation par tranches successives dans un délai de cinq ans. En fait, la construction de la cité de la Plaine durera quinze ans et comprendra plusieurs centaines de logements de plus que ce que prévoyait le programme initial.

L'étude de ce quartier d'habitation est confiée à l'équipe de Robert Auzelle déjà chargée du projet du cimetière intercommunal : M. Déchaudat, architecte de la ville de Clamart et M. Gervaise, architecte en chef de la Reconstruction. Il leur est adjoint deux architectes de la ville : MM. Mahé et Taponnier et un ingénieur, M. Baudouin.

## Le plan d'aménagement de la plaine



Bulletin municipal, 1953.

### La réalisation du quartier de La Plaine

La nouvelle étude entraîne une révision complète du projet de cimetière intercommunal. En effet, il s'agit maintenant de faire coexister un quartier d'habitation et une vaste nécropole.

De nouvelles contraintes apparaissent. Il s'avère alors nécessaire de modifier la composition du cimetière en raison de la proximité du nouveau quartier, de sa réalisation par tranches qui exclut des travaux de terrassement généralisés et de l'impossibilité d'évacuer les eaux pluviales par les égouts.

En ce qui concerne le quartier d'habitation, il est indispensable d'organiser l'ensemble des réseaux de telle façon qu'ils puissent fonctionner indépendamment dans la première zone d'expropriation, puis dans les autres tranches.

Il est également convenu d'éviter la traversée du quartier par les automobiles et les convois funéraires. Enfin, il est admis d'éviter de centrer le nouveau quartier autour de la route nationale.

Le maire de Clamart, président de l'Office municipal d'HLM, présente les idées de composition d'ensemble du quartier de la Plaine. Cette présentation concerne les différents types d'habitations, d'espaces verts, de voies de circulation et de stationnement qui seront mis en oeuvre, ainsi que les caractéristiques intérieures des logements. Le souci de répondre au mieux aux besoins des habitants qui prévaut à cette « programmation », est certainement ce qui fait de cette cité conçue dans les années 50, une cité exemplaire.

En ce qui concerne les logements, il est prévu de « répondre à la grande variété des besoins des familles suivant leur composition, leur genre de vie, et leurs revenus ».

C'est pourquoi le quartier de la Plaine « comprendra une gamme assez complète des différents types de logements, allant de la maison uni familiale isolée, jumelée ou groupée au logement studio pour jeunes ménages ou aux petits logements pour

*vieillards, groupés en béguinage, en passant par les logements normaux dans les immeubles collectifs de deux à quatre étages sur rez-de-chaussée ».*

Il est prévu trois types d'espaces libres plantés ou non : les espaces publics tels que parcs et places entretenus par la commune, les espaces communs autour desquels se grouperont les bâtiments d'habitation et enfin les espaces libres privés tels que les jardins dont l'entretien sera à la charge des occupants des maisons.

Le principe de circulation dans le quartier est le suivant : « la différenciation entre les voies de liaison, les voies principales d'accès aux habitations, les voies occasionnellement carrossables, les pistes pour cyclistes et les chemins piétonniers... sera recherchée avec le souci d'assurer la priorité aux piétons... Les allées qui constitueront l'ossature de l'ensemble, permettront dans un cadre verdoyant, agréable et sûr, de marcher et de se promener à l'écart de la circulation mécanique ou tout au moins avec un minimum de points de contact. En particulier, les enfants pourront se rendre à l'école, aux terrains de jeux, au dispensaire, aux établissements de douches, au centre commercial et au centre administratif avec une sécurité très grande ».

Il est prévu l'élargissement des voies principales d'accès aux habitations et la constitution de placettes réservées au stationnement automobile.

Le premier plan-masse réalisé par Robert Auzelle et son équipe date de mai 1950. Il fait une large part à la maison individuelle et prévoit un vaste espace central s'étendant d'ouest en est, essentiellement piétonnier et bordé d'immeubles collectifs. Cet espace communautaire est relativement clos : vaste espace vert sur lequel s'ouvrent les façades des bâtiments souvent disposés en équerre, ménageant des espaces de voisinage. Tout autour de cet espace central, la cité est constituée de maisons individuelles. Cette disposition assure une bonne transition entre la nouvelle cité et les quartiers pavillonnaires environnants.

Ainsi, à l'origine, la cité de la Plaine se caractérise par un bâti relativement haut au centre et un ensemble bas tout autour. La pression de la demande de logements en a décidé autrement, de sorte que ce plan-masse a été largement modifié au fur et à mesure de la construction de la cité. Ainsi les maisons individuelles initialement prévues ont cédé la place à des bâtiments collectifs, immédiatement après la fin de la première tranche de 1954.

Bien que les immeubles de la cité de la Plaine soient de conception assez variée (maisons individuelles en bandes avec jardinets, immeubles en plots bien isolés, immeubles constitués de plusieurs cages d'escaliers et parfois disposés en équerre), une forte impression d'unité domine, due à l'utilisation d'un vocabulaire architectural unique et à l'omniprésence de la brique. L'unité de conception, tant dans les bâtiments que dans la qualité des espaces extérieurs, persiste du début de la cité jusqu'à son achèvement.

### Les grandes étapes de la réalisation

La première tranche de réalisation de la cité, constituée de 239 logements livrés en 1954, peut se décomposer en deux sous-secteurs. Le premier est constitué de l'ensemble situé à proximité de l'église Saint-François de Sales, dans le trapèze formé par les rues d'Ile-de-France, de Champagne, de Touraine et l'allée de Corse. Il s'agit de 50 logements individuels en bande (pavillons L) dont 40 sont organisés autour d'un espace communautaire et dix légèrement à l'écart le long du mail central, allée de Corse. Les 40 premiers logements possèdent toutes les caractéristiques du logement individuel : entrée séparée et identifiable, jardin de derrière, pièce de jour au rez-de-chaussée et chambres à l'étage. Ils ne possèdent pas de jardin de devant à proprement parler mais disposent de petits espaces collectifs facilement privatisables. Ce premier groupe de logements s'apparente davantage dans sa forme à du collectif horizontal mais constitue cependant un véritable habitat individuel pour ses habitants. Les habitations le long de l'allée de Corse restituent, elles, l'image traditionnelle de

la maison individuelle: en fait, il s'agit de logements jumelés qui possèdent chacun une entrée et un jardin bien identifiables. La référence au modèle de la cité jardin est très visible dans cette première partie de la cité de la Plaine : l'espace communautaire est valorisé et fortement intériorisé. L'espace de voisinage de la petite communauté prime sur les espaces plus anonymes des voies de circulation auxquelles les maisons tournent le plus souvent le dos. Cette première phase a été réalisée en grande conformité avec le plan-masse d'origine.

Les constructions qui suivent immédiatement ces premières réalisations, bien que concernant des immeubles collectifs, confirment ce goût pour l'espace communautaire de voisinage et un certain rejet de la rue vers laquelle s'orientent plus volontiers les espaces de services tels que les locaux de stockage des ordures ménagères plutôt que les halls d'entrées des immeubles. Avec les bâtiments A1 à A9 et C, apparaissent les premiers logements collectifs et l'amorce d'une véritable cité s'organisant autour d'un espace central, bientôt occupé par les premiers éléments de l'actuel centre commercial. Les premiers logements collectifs sont conçus selon une architecture qui va s'imposer à la totalité de la cité de la Plaine et au-delà à une large partie de la cité de Trivaux-la-Garenne : les planchers sont en poutrelles avec hourdis et dalle de compression en béton, la façade est porteuse et les planchers portent également sur un refend central parallèle aux façades principales. Les bâtiments sont d'une hauteur de quatre étages et le rez-de-chaussée, légèrement surélevé, sert de plancher haut à un ensemble de caves accessibles depuis le hall d'entrée. Le bâtiment C (18 logements) fait figure d'exception avec son allure de petit immeuble résidentiel parfaitement identifiable à l'angle de deux rues. Ce petit bâtiment illustre bien l'esprit qui a présidé à la conception de la cité : il se réfère à une architecture « bourgeoise » avec ses fenêtres d'angle, ses loggias et balcons et sa corniche débordante.

La cité de la Plaine et le cimetière intercommunal dans les années 2000.

