

M. CHENESSEAU. — Vous seriez à hauteur du faubourg Bourgogne auquel vous pourriez vous raccorder.

Séance
du 3 Janvier.

M. CHAVANNES. — Toutes les solutions sont acceptables.

M. DHIVER. — On avait envisagé, je crois, de faire un passage pour piétons et cyclistes en élargissant de chaque côté le pont de Vierzon actuel, ce qui aurait nécessité des travaux de moindre importance et eut été suffisant, les autos et camions pouvant faire le détour pour emprunter le pont Royal.

M. GUYOT. — Si on fait quelque chose, faisons le grand. Je cite l'exemple de Briare où l'on n'a pas fait de pont routier avec le pont-canal ; aujourd'hui, tout le monde critique l'ancien conseil qui n'a pas pris l'initiative de faire un pont routier en même temps que le pont-canal. Les Orléanais protesteront aujourd'hui, mais dans 50 ans, nos petits-enfants nous critiqueront de ne pas avoir vu large.

M. le MAIRE. — Revenons à la gare unique. Je pense que vous n'avez plus de questions à poser. Je remercie M. Royer et MM. les Ingénieurs de toutes les explications qu'ils ont bien voulu nous donner.

Je vais donc mettre successivement aux voix chacun des projets.

Le projet n° 1 (gare à l'emplacement du pont de Joie) est repoussé à l'unanimité moins une voix.

M. Loquet a voté pour.

Le projet n° 2 (gare construite au pont de la Bourie) est adopté à l'unanimité moins une voix.

M. Loquet a voté contre.

Reconstruction de la Ville. Construction de l'îlot n° 4.

M. le MAIRE. — Nous allons examiner maintenant les questions posées par la reconstruction de l'îlot n° 4. Il y a eu un plan élaboré au temps de l'ancienne municipalité et le Ministre a

Séance
du 3 Janvier.

émis le désir de commencer dans le plus court délai la construction de ce bloc. Les travaux commenceraient vers la fin de février et le bloc serait terminé en septembre. On va vous montrer les plans, les façades, à l'exception de celles de la place du Martroi. Ce bloc se trouve situé entre la rue Bannier, la rue du Colombier, la place du Martroi et la rue nouvelle. Les façades, vous les verrez. Elles ne m'enchantent point. D'autre part, il est certain que si la Municipalité insistait pour que l'immeuble de la place du Martroi soit reconstruit, je crois que le Ministre accepterait. Nous allons faire rentrer MM. Royer et Abraham.

M. LIMOUZI. — Vous avez dit que la précédente Municipalité avait été mise au courant. Ce n'est pas tout à fait exact. On nous a présenté le plan de reconstruction en général, quelques aspects de ce qu'on pouvait reconstruire sur le Martroi, mais c'est tout ce que nous avons vu ; le projet de reconstruction de l'îlot n° 4 a été conçu en dehors de nous.

M. le MAIRE. — J'ai été, moi aussi, mis au courant du fait accompli ; on m'a signalé officiellement que ce bloc était en reconstruction.

M. GUYOT. — Je voudrais savoir quelles entreprises sont chargées de cette reconstruction ? On parle des entreprises Campenon-Bernard, Billard et une autre maison qui ont travaillé pour les Allemands pendant toute l'occupation ; j'aimerais qu'on éclaire cette affaire auprès du Ministère, les entrepreneurs d'Orléans ont droit à la parole dans cette question.

M. ABRAHAM. — Le premier projet de mise en route des travaux est postérieur à la Libération. L'ancien Conseil municipal n'en a pas été saisi ; dès le mois de septembre dernier, le Directeur technique de la Reconstruction s'est inquiété de la possibilité de commencer des travaux de reconstruction dans certaines villes-témoins. Depuis plusieurs années, il avait fait choix d'un certain nombre de villes dont Orléans, où la reconstruction devait être poussée plus rapidement, ceci afin de mettre au point des méthodes nouvelles de remembrement et de reconstruction. Au point de vue remembrement, Orléans se trouvait assez nettement en flèche. C'était la ville dans laquelle les travaux étaient le plus avancés et, par conséquent, c'était la ville où il était le plus naturel de songer à la deuxième phase de l'opération : la reconstruction. M. Kérisel a réuni dans son bureau la Municipalité d'Orléans représentée par M. Dhiver et M. Couturier, et moi-même. Au cours de l'entretien qui se

situé fin octobre ou début de novembre, on a envisagé de commencer dans l'îlot n° 4 des travaux uniquement de terrassement et de basses fondations.

Séance
du 3 Janvier.

Cet îlot a été choisi parce qu'il ne paraît avoir suscité aucune objection en ce qui concerne le plan d'urbanisme. Ensuite, il est situé dans la partie nord d'Orléans qui est la plus avancée au point de vue remembrement. A tel point que le projet de remembrement a été déposé entre les mains du Ministre vendredi dernier par M. Giacobbi.

J'ai fait remarquer qu'il y avait une difficulté à faire commencer les travaux si l'arrêté de remembrement n'était pas pris ; en ce qui concerne la consistance des immeubles, nous savons à quoi nous en tenir ; nous sommes moins sûrs en ce qui concerne la limite des propriétés parce qu'il n'y a pas la sanction d'un arrêté ministériel ; le Directeur de la Reconstruction avait décidé que les fondations seraient conçues de façon à recevoir les immeubles prévus, indépendamment des limites de propriétés ; on avait décidé de construire les puits de fondations sur rue et sur cour, il importait peu qu'un point d'appui tombe entre deux puits.

Plus récemment, M. le Ministre a décidé de constituer immédiatement des groupes immobiliers sans attributions individuelles. A Orléans, nous trouvant devant les difficultés exposées, il s'agissait de trouver une solution. On a admis qu'on pourrait anticiper et choisir un des îlots les plus avancés au point de vue remembrement où les propriétaires sont tous d'accord pour faire une opération non plus sans attribution individuelle et seulement dans le principe, mais en sachant déjà à qui irait chacune des parcelles.

Cela explique pourquoi la Municipalité a pu penser qu'elle n'avait pas été mise au courant rapidement. Mais elle l'a été dès que la circulaire du Ministre a été publiée, donc il n'y a pas eu de ce côté le moindre retard pour consulter. La mission que j'ai reçue m'ordonnait de consulter la municipalité pour me mettre d'accord avec elle sur l'emplacement ; la question financière ne se pose pas puisque tous les travaux sont intégralement aux frais de l'Etat, les sinistrés en bénéficieront ensuite selon les dispositions de la loi actuelle.

Les motifs qui ont guidé le choix sur l'îlot n° 4 vous les connaissez. Je ne pense pas qu'il y ait d'objections ni au point de vue urbanisme, ni au point de vue remembrement. Il reste à passer à l'exécution. Quelle était l'entreprise désignée ? Il y a plus

Séance
du 3 Janvier.

d'un an, M. Muffang, alors commissaire à la reconstruction, avait envisagé un certain nombre de marchés pour un certain nombre de villes, 10 ou 12 en France. Ces opérations ont été arrêtées par les événements en cours et reprises partiellement par le nouveau ministre.

On a donc désigné les entreprises à ce moment-là, en vue d'une étude préalable, car les idées directrices du Commissariat étaient que la reconstruction des grandes villes supposait une organisation des chantiers assez nettement différente de celles prévues habituellement. La reconstruction va se heurter, en France, à un problème de main-d'œuvre ; si nous voulons tourner la difficulté, il nous faut mettre au point des méthodes de construction qui permettent d'employer moins de main-d'œuvre spécialisée. Cela suppose en premier lieu la coordination. L'industrie du bâtiment pêche en France par un défaut de coordination et l'intervention des corps de métiers se fait successivement. Il en résulte des pertes de temps, des fausses manœuvres, des prix et une durée de construction beaucoup trop considérables. En France, un bâtiment dont la construction marche très bien est édifié en un an pour le gros œuvre et un an de plus pour le reste, sauf exception. Si on envisage de reconstruire la France dans ces conditions, alors que le total des constructions est de peut-être 500 millions de mètres carrés, on arriverait à quelque chose comme 18 à 20 ans pour reconstruire.

Ceci avait entraîné l'idée d'avoir recours à l'entreprise générale. Elle a des inconvénients bien connus ; elle sous-traite, ce qui se traduit par des superpositions d'impôts et de taxes et augmente ainsi le prix de la construction. Puis en s'adressant à des sous-traitants dont elle essaie de tirer le meilleur parti possible, l'entreprise traite au plus bas prix et les constructions s'en ressentent au point de vue qualité.

Cela avait amené l'Administration à envisager des groupements d'entreprises comprenant une entreprise pilote choisie parmi les grosses firmes françaises en lui demandant de s'adjoindre des entrepreneurs locaux. Actuellement je ne crois pas que le point de vue ait changé. Ce qui serait envisagé pour Orléans et les autres villes serait de constituer un groupement d'études en demandant à l'entreprise pilote de s'adjoindre la majorité des éléments locaux pour que la coordination et l'évolution techniques soient assurées par les éléments les meilleurs de l'entreprise française.

On a dit que l'entreprise Campenon-Bernard était déjà chargée des travaux actuellement en cours ? Ce n'est pas exact, car

ceux-ci ont été traités à l'entreprise Billard pour les fondations et puits de terrassement. Il faut maintenant passer un deuxième marché, vraisemblablement avec l'entreprise Billard.

M. DHIVER. — Par qui a été passé le marché? C'est la première fois que j'en entends parler. On a cité l'entreprise Billard autour de laquelle vous groupiez des entreprises locales, mais je n'ai pas eu connaissance de marché.

M. ABRAHAM. — Il a été passé par le Ministère. C'est un marché d'études qui se borne aux travaux de terrassement. Par la suite, un nouveau marché interviendra. Il s'agit de travaux qui ne doivent pas dépasser, d'après la lettre de mission envoyée aux architectes en chef, 5 % de l'ensemble des travaux de l'agglomération.

Si l'on veut réaliser le programme fixé en 3 mois cela suppose des méthodes assez particulières qui ont fait l'objet d'études très poussées qui sont en grande partie le résultat des concours que le Commissariat avait ouverts et parmi lesquels on a fait un choix. Cela implique que l'entrepreneur soit choisi parmi les gens qui ont fait ces efforts d'innovation technique. Il faut faire appel à eux, ou nous ne pourrions réaliser le programme envisagé.

Quel intérêt les Orléanais ont-ils à cela? D'abord, celui de disposer plus rapidement d'un ensemble de logements. Ce seront toujours autant de sinistrés logés et aussi d'intéresser l'Administration à une réussite qui pourrait avoir une grosse répercussion générale. Je pense donc qu'Orléans aurait intérêt à servir de ville-témoin, le dossier de remembrement de votre Ville est le premier déposé en France. Orléans peut être demain la première ville au point de vue réalisations techniques; ce n'est pas la chose négligeable. Il y a une prérogative qu'il est intéressant de maintenir.

M. LIMOUZI. — Pour le remembrement et la disposition des rues nouvelles, la reconstruction avait consulté le Conseil. Mais il ne semble pas que, pour la disposition des nouvelles façades, nous ayons été consultés. Les Orléanais ne veulent pas qu'on reconstruise une ville standard sans qu'ils puissent faire connaître leur opinion.

M. ABRAHAM. — Je crois avoir répondu par avance, puisque rien ne se ferait sans que le Conseil municipal soit tenu au courant. En ce qui concerne l'îlot n° 4, les façades qui regardent la place du Martroi sont imposées. Nous avons un organisme

Séance
du 3 Janvier.

central pour traiter ces questions. Le projet de la place du Martroi est venu au moins 10 fois devant le Comité national et la Municipalité a toujours été représentée. Un avis favorable a été donné pour supprimer l'arc de triomphe à l'entrée de la rue d'Illiers, lequel présentait de nombreux inconvénients. En ce qui concerne la rue Bannier, on se trouve devant des architectures disciplinées. Pour la rue du Colombier et la rue Nouvelle, il n'y avait aucune discipline prévue, l'architecture étant complètement libre.

Avant que ne soit innovée cette question d'édification d'un groupe immobilier préalablement à l'attribution des logements, il était entendu que le sinistré était libre du choix de son architecte. Depuis, on a un peu évolué en se rendant compte qu'il n'était pas possible de faire de la construction coordonnée et d'avoir des chantiers organisés sur un plan industriel si l'on admettait que chaque propriétaire pourrait construire sa petite maison. On est donc arrivé à cette solution : s'il y a à Orléans une trentaine d'architectes, il y a aussi une trentaine d'ilots. On pourrait par conséquent affecter à chaque architecte des bandes homogènes comme la rue Bannier qui comprend des constructions à une cave, un rez-de-chaussée et 4 étages et un grenier ; la rue du Colombier, qui comporte des immeubles à 3 étages. Il est normal qu'on agisse ainsi, afin que l'entreprise unique n'ait pas affaire à plusieurs architectes, sinon aucune organisation méthodique des travaux ne serait plus possible. Pour l'ilot n° 4, on m'a posé la question de savoir à quel architecte orléanais il serait confié. J'ai donc adopté la règle suivante : j'ai pris le nombre des parcelles correspondant à des architectes déterminés et j'ai choisi ceux pour lesquels les sinistrés avaient manifesté le plus de faveurs. C'est ainsi que j'ai été amené à proposer à l'Administration MM. Leroux, Boitel et Durin. Il s'agit là d'une collaboration locale. L'Administration m'a chargé de procéder à la reconstruction sans m'imposer le mode de répartition des honoraires. J'ai cru honnête de dire : Nous sommes quatre en cause, j'interviens donc pour $1/4$. Je tiens à vous mettre au courant de la ligne de conduite que j'ai adoptée afin qu'il n'y ait pas d'équivoque. J'ai été chargé par une lettre du Ministre de faire l'opération et je la fais en collaboration avec des architectes locaux auxquels je laisse la part la plus importante, soit les $3/4$. Ma tendance personnelle est que l'entreprise locale prenne la plus large part à la reconstruction.

M. le MAIRE. — Voulez-vous donner des explications sur la construction elle-même ?

M. ABRAHAM. — Les tendances du Ministère sont les suivantes, c'est de dire aux sinistrés : La contribution financière de l'Etat est subordonnée à un minimum de qualité, Nous vous payons des mètres carrés de planchers sur la base d'un prix normal en 1939 multiplié par un coefficient, à condition que vous construisiez suivant certaines règles. Celles-ci ont été élaborés avec beaucoup de soin, tous les cahiers des charges ont été soigneusement étudiés. Nous nous efforçons d'obtenir que les opérations de construction soient aussi réduites que possible et qu'au contraire, les opérations de fabrications en usine auxquelles on donne le nom de préfabrications, soient aussi développées que possible.

Je prends l'exemple d'un bloc sanitaire. Nous imposons que chaque logement ait une salle d'eau avec baignoire et douche au moins. En général, une salle de bains demande trois semaines à un mois pour être terminée. Nous avons dit aux industriels : nous vous demandons de nous faire des blocs-eau et des blocs-cuisine à la condition que le montage de ceux-ci puisse se faire sans désemparer en quelques jours. On nous a apporté des solutions très intéressantes, notamment pour les salles de bain.

Nous avons agi de même pour les ouvertures. Il y a là vous le voyez toute une technique nouvelle pour nous, mais déjà employée par les Américains. Ces méthodes visent à l'abaissement du prix de revient de la construction.

Le Ministre s'est montré très exigeant pour l'étude de ce programme et nous sommes arrivés à traiter dans les conditions que je vous ai indiquées. Orléans risque donc de profiter du travail considérable qui a été fait depuis plusieurs années au Commissariat et de bénéficier d'une des premières applications.

Au point de vue du régime du chauffage, les techniciens du chauffage sont d'accord pour estimer que rien ne peut remplacer un mur épais. Ceux que nous emploierons comporte un parement en pierre artificielle, un corps en béton et un troisième corps à base de plâtre qui sera isolant et qui donnera le mur optimum, avec 50 c/m d'épaisseur. Nous tendons vers une construction meilleure que celle courante. Nous sommes arrivés à la solution américaine d'insonorisation des planchers. Je ne prétends pas que tout soit absolument au point, mais on peut dire que tous les techniciens qui étaient qualifiés en France pour étudier ces questions ont collaboré avec le Ministère. Nous ne partons pas dans l'inconnu.

Séance
du 5 Janvier.

M. ABRAHAM présente ensuite plusieurs plans concernant la rue Bannier, la rue du Colombier et la rue nouvelle.

M. GUYOT demande pourquoi les immeubles de la rue du Colombier et de la rue nouvelle sont prévus seulement à trois étages.

M. ABRAHAM. — A cause des gabarits imposés par le plan d'urbanisme. Nous avons prévu ici des voies de desserte qui ont un intérêt que la plupart des sinistrés ont apprécié : c'est de permettre une sortie arrière.

Un autre emplacement au centre du groupe est prévu par la chaufferie centrale. La Commission qui s'occupe de cette question s'était réunie à la demande du Commissariat pour étudier quels étaient les moyens de chauffage les plus indiqués pour la reconstruction. Voici les conclusions auxquelles elle s'est arrêtée : le chauffage urbain est à déconseiller, sauf s'il existe une usine électrique thermique ; hors ce cas, il n'est pas rentable même dans des villes de population extrêmement dense ; le moyen le plus économique est le chauffage par groupes d'îlots.

En supposant que M. le Ministre mette à notre disposition ce dont nous avons besoin, il faudrait chauffer les immeubles de l'îlot n° 4 en octobre prochain. Je n'ai pas encore posé la question à Paris pour savoir si on pouvait mettre en chantier, mais il serait désirable que le Conseil émette un vœu dans ce sens. Il serait intéressant de préparer la chaufferie pour qu'elle puisse recevoir son appareillage. Dans les conditions actuelles, ce ne serait pas possible, car on ne fabrique pas de chaudières.

M. CASSIER. — A qui appartient la chaufferie ?

M. ABRAHAM. — A un syndicat de propriétaires.

Mlle PARISOT. — Comment le sous-sol sera-t-il constitué ?

M. ABRAHAM. — Des caves seront construites ; quant aux garages, il ne peut être question de les installer dans le sous-sol, mais il y aura des voies de desserte.

M. ROLLET. — C'est parfait pour les locataires du rez-de-chaussée, mais pour ceux des étages supérieurs ?

M. ABRAHAM. — Vous pourrez en avoir pour tout le monde.

M. ABRAHAM présente le croquis d'ensemble; il indique que la reconstruction de la rue Bannier, de la rue du Colombier et de la rue nouvelle sera certainement rapide, il en ira différemment pour la place du Martroi où l'on utilisera des pierres de taille pour reconstituer une façade symétrique avec celle de la Chancellerie.

M. le MAIRE. — Il faudrait nous présenter les plans.

M. ABRAHAM. — Je les ai à Paris, je vous les apporterai quand vous voudrez.

M. BARBERON. — Quelle sera la hauteur des immeubles sur la rue du Colombier ?

M. ABRAHAM. — 12 mètres environ; on ne peut pas songer à faire quatre étages partout.

M. ROYER. — Sinon, il faudrait élargir les rues.

M. ABRAHAM présente les plans de la place du Martroi et il indique qu'on a cherché une architecture moins monumentale pour la rue Bannier.

M. ABRAHAM. — Il ne s'agit que d'un schéma, chaque façade est à étudier individuellement.

Je voudrais demander au Conseil municipal de faire une enquête démographique aussi complète que possible, afin de savoir combien de gens seront à loger. Combien y a-t-il de familles avec enfants et faudra-t-il des logements de 2 ou 5 pièces ? Nous avons prévu en général une façade de moins de 7 mètres par logement, ce qui ne donne que 2 pièces habitables, mais je pense qu'il faut aller plus loin et imposer 12 mètres de façade. Les propriétaires se grouperont en Sociétés et les logeront calqués sur les besoins de la population orléanaise.

M. CASSIER. — Cela enchevêtre les propriétés.

M. ABRAHAM. — Rennes a été incendiée au xviii^e siècle et a été reconstruite en co-propriété; ce système a très bien réussi. Grenoble est dans le même cas, Paris également en grande partie, etc... La plupart des Orléanais ont d'ailleurs bien compris qu'il n'y a pas d'autre solution.

L'îlot n^o 4 comporte donc 60 % de logements à 2 pièces.

Séance
du 3 Janvier

M. DHIVER. — Ce sont des logements pour familles sans enfants.

M. ABRAHAM. — Oui; dans un seul îlot, cela n'a pas d'importance.

M. CASSIER. — Dans la rue de la Gare, par exemple, on pourra faire de grands immeubles.

M. DHIVER. — Que comprennent les appartements à deux pièces ?

M. ABRAHAM. — Deux pièces habitables, non compris les services.

M. DHIVER. — Si vous faites de petits logements de 2 pièces, vous interdisez au commerce et à l'industrie de venir y résider.

M. ABRAHAM. — Si vous le désirez, on peut spécifier qu'il sera entendu qu'au dessus de 10 à 12 mètres de façade, les propriétaires auront l'obligation de se constituer en Société. Les propriétaires Orléanais admettent d'ailleurs très bien cette obligation; ils proposent eux-mêmes de former une Société.

M. LOQUET. — Lorsque l'appartement intéresse 2 étages, il faudra un escalier intérieur, ce qui réduira l'importance de l'appartement.

M. ABRAHAM. — Si le même locataire a des pièces sur deux étages, il faudra effectivement un escalier intérieur, mais il n'est pas économique de diviser la location par tranches verticales.

Le projet de remembrement est actuellement transmis au Ministre. Il correspond à 4 étages. Pour l'îlot n° 4, il n'y a pas lieu de modifier le projet, mais pour les îlots dont le dossier n'est pas déposé, c'est-à-dire pour 29 îlots, on peut admettre une règle plus stricte. Je proposerai au Ministère de fixer les façades à 10 mètres.

M. LAVRAT. — Les propriétaires de ces îlots sont-ils informés de toutes ces dispositions ?

M. ABRAHAM. — Parfaitement ; les plans sont acceptés par les propriétaires eux-mêmes.

M. le MAIRE. — Monsieur Abraham, nous vous remercions de votre exposé.

M. ABRAHAM se retire.

M. le MAIRE. — Avant de nous séparer, je veux vous demander si vous êtes d'avis que je fasse une démarche auprès du Ministre pour envisager le financement du projet de la gare unique.

Le Conseil manifeste son assentiment.

M. MAIZIER. — Quelle sera la participation de la S. N. C. F. ?

M. le MAIRE. — Elle est très minime ; le projet ne l'intéresse pas.

M. MAIZIER. — La S. N. C. F. ne veut pas reconstruire ?

M. le MAIRE. — Elle prétend seulement rétablir les choses actuelles. Ce n'est que grâce à notre intervention qu'elle a modifié ses vues. Elle est pleine de bonne volonté, mais elle ne veut pas payer ; si on était revenu au *statu quo*, nous étions menacés d'une diminution importante des Aubrais ; on supprimait en effet presque tous les ateliers qui étaient transportés à Saint-Pierre-des-Corps. Il est bien évident que cela nous aurait causé un préjudice grave.

M. PIGNOL. — Le Ministère intéressé devrait pouvoir imposer une participation à la S. N. C. F. ; celle-ci ne doit pas constituer un Etat dans l'Etat.

M. le MAIRE. — Elle participera, mais dans une très faible mesure. Si la dépense totale est de 300 millions, elle prendra à sa charge environ 100 millions.

M. PIGNOL. — Il ne faudrait pas que ce soit la S. N. C. F. qui impose sa façon de voir au Ministre, mais bien le contraire.

— 28 —
M. BARBERON. — Il serait intéressant qu'on connaisse les propositions faites à la ville de Tours, où la S. N. C. F. ne fait aussi qu'une seule gare.

M. GUYOT. — Je reviens à la question de l'entreprise Billard. Je conçois l'attitude de M. Abraham, mais pourquoi a-t-on choisi comme entreprise-pilote une maison qui a fait des travaux pour les Allemands ?

M. DHIVER. — Nous en avons discuté avec M. Kérisel et à ce moment-là on nous avait indiqué que l'entreprise Billard n'avait pas collaboré.

M. GUYOT. — Elle travaillait à Bricy.

M. DEBRAY. — Est-ce qu'il ne serait pas possible de connaître les économies réalisées par la S. N. C. F.

M. le MAIRE. — On pourrait le demander.

M. DHIVER. — La fusion des deux gares supprime un certain nombre d'employés. Les représentants de la S. N. C. F. ont déclaré que l'économie réalisée était de l'ordre de 10 % ; elle porte surtout sur le personnel ancien, le personnel de gare et 15 employés supérieurs.

La séance est levée à minuit.
