

La reconstruction de Vernon

Avant-propos.

En 1966, Georges Azémia (1904 - 1989), maire de Vernon depuis vingt ans, vice-président du Conseil général de l'Eure, évoquait dans la revue *Réalisations du bâtiment et des travaux publics* la reconstruction de la ville et les projets d'équipements. Il est possible aujourd'hui d'affirmer que Georges Azémia a été un des artisans de la reconstruction de notre ville, même si le financement et la conduite des travaux avaient été assurés par les services de l'État. En reproduisant le texte de cette revue, en l'illustrant de clichés de l'époque et d'aujourd'hui, le Cercle d'Études vernonnais rappelle l'œuvre de ce maire qui fut aussi un membre actif et un soutien de notre association à ses débuts. Si quelques notes complètent le texte, nous laissons l'entière responsabilité à Georges Azémia de son propos. Il est intéressant de noter dans ce document vieux d'une quarantaine d'années ce qui a été finalisé et ce qui est resté à l'état de projet.



Georges Azémia, maire de Vernon de 1946 à 1983.

Rappels historiques.

L'acte de naissance de Vernon n'a pu être dressé : les témoins étant disparus, on ne peut que supputer son âge. Sans doute notre ville fut-elle une bourgade en ses temps reculés. Une femme coquette n'avoue jamais son âge. La galanterie nous amène à enregistrer le seul aveu d'un millénaire. Ce n'est pas si mal. Vernon fut une ville fortifiée et l'on retrouve sa dimension d'alors en parcourant les avenues du centre, à l'ombre des tilleuls plantés sur les anciens remparts. Des souvenirs restent dans les faubourgs qui existent à l'extérieur des murailles de pierre.

Mais notre propos n'est ni de conter l'histoire ni de rappeler les légendes bien qu'il nous plairait d'évoquer saint Adjutor ou saint Louis. Vernon a eu un développement continu et sain. Dès 1793 on recensait 5 063 habitants, pour arriver à 5 200 en 1800, descendre à 4 812 après les guerres de l'Empire. En 1846 on dénombrait 6 200 habitants pour arriver à

7 789 en 1866. La guerre amena encore des pertes et des changements, et la population descendit à 6 930 en 1872. Notre ville avait alors, dans le département de l'Eure, le quatrième rang¹. De 1862 à la fin du XIX^e siècle, l'ascension fut continue. D'importants travaux d'urbanisme furent exécutés sous l'impulsion de deux grands maires : monsieur le duc d'Albufera et monsieur Adolphe Barette. Le premier fit changer l'axe du pont qui traverse la Seine et percer la rue d'Albufera dans sa partie haute. Il eut l'audace de démarrer l'assainissement, qui fut du reste sans suite jusqu'à l'époque de la reconstruction. Le deuxième créa l'adduction d'eau², ce qui lui valut d'être congédié pour un temps car on lui reprochait d'avoir levé des impôts pour arriver à ce but, et réalisa de nombreux bâtiments publics : la mairie, le théâtre, la poste, le collège notamment. Puis, marque d'une époque, les grandes réalisations cessèrent au début du XX^e siècle et ce repos se prolongea entre les deux grandes guerres de 1914-1918 et de 1939-1945. Ce calme n'était que relatif et les petits pavillons se multiplièrent. La loi Loucheur³ fut très largement utilisée mais aucun équipement collectif ne suivit et l'héritage pèse encore lourd maintenant. La croissance de la ville évoluait normalement et, au dernier recensement qui précéda la grande tourmente, en 1936, Vernon arrivait à 11 330 habitants. L'été, le dimanche, la population s'augmentait de touristes nombreux. Le commerce était florissant, la vie gaie. Une plage, équipée sommairement, attirait. Il faisait bon vivre.



Place d'Armes après les destructions de 1940.

Les destructions.

Alors, à nouveau dans l'histoire, la guerre passa. Par un beau temps d'été, le samedi 8 juin 1940, les oiseaux de mort apparurent dans le ciel bleu. Ce fut, à chacun de leur passage, une pluie de feu, de fer et d'acier. Les stèles commémoratives apposées dans le hall de la mairie, portent témoignage de la part douloureuse des familles vernonnaises en cette journée et celle qui suivit⁴. Juin 1944 devait ajouter aux deuils. Le centre de la ville, avec ses rues étroites,

-
- 1 Au début de la III^e République, près de la moitié de la population de l'Eure restait rurale. Évreux chef-lieu du département comptait 12 300 habitants, Louviers et Bernay, sous préfectures, comptaient respectivement 11 700 et 7 500 habitants.
 - 2 Cf. André Pichot, « Petits et grands problèmes de l'alimentation en eau de la ville de Vernon au XIX^e siècle », *Les Cahiers vernonnais*, n° 19, 1997.
 - 3 Les mouvements sociaux et la crise du logement due au nombre réduit de construction de logements après la Grande Guerre avaient conduit en 1928 au vote de la loi Loucheur, du nom du ministre du travail et de la prévoyance sociale dans le ministère Poincaré, prévoyant la construction sur cinq ans de 200 000 logements HBM (habitations bon marché) et 60 000 logements à loyer moyen, programme bien inférieur aux besoins estimés à 1 000 000 de logements. L'effort financier consenti par l'État en application de cette loi ne sera pas renouvelé après la crise économique, la pénurie de logements fut dramatique à la veille de la Seconde Guerre mondiale.
 - 4 Georges Azémia mobilisé alors eut à déplorer la mort de sa mère.

pittoresques et si commerciales, fut incendié. De vieux quartiers disparurent. Lorsqu'un soir de février 1945, celui qui écrit ces lignes retrouva sa ville natale, il eut le cœur étreint⁵. La collégiale, dont la construction débuta au XI^e siècle et se prolongea jusqu'au XV^e siècle, était heureusement debout mais trop dégagée. De la place de Paris à l'église, de la place d'Armes (devenue depuis place De-Gaulle) à Notre-Dame, c'était le désert ou presque. La folie meurtrière, la folie destructive des hommes avait pris fin.

La sagesse revenue, il s'agissait de dresser le bilan qui accuse 618 logements complètement détruits et des milliers endommagés, de panser les blessures, d'assurer la vie journalière de la cité et de faire renaître la ville. Les places, les avenues étaient ou allaient être couvertes de baraquements à usage commercial ou d'habitation. La liaison avec le faubourg de Vernonnet devait être assurée par un pont provisoire⁶. L'eau manquait et aussi l'électricité. Les matières premières étaient contingentées et de qualité médiocre. Les cartes d'alimentation et de rationnement étaient maintenues⁷. Ce fut une époque difficile.

Les projets de reconstruction et la hausse démographique.

L'occasion s'offrait de mettre de l'ordre dans la reconstruction qui s'imposait. Un programme d'aménagement était à mettre au point. Le plan d'urbanisme, préparé par monsieur Bardet, architecte-urbaniste, devait être revu car, aux destructions de 1940 s'ajoutaient celles de 1944. Messieurs Lemaire et Blondeau furent chargés, dès 1944, par le



Place De-Gaulle dans les années 1960. (Coll. privée).

⁵ Georges Azémia fut fait prisonnier pendant la campagne de France, il fut envoyé alors dans la région de Berlin d'où il réussit à s'évader pour rejoindre les maquis du Cantal. À la Libération il était membre du comité départemental de Libération au titre de l'épuration. Georges Azémia est élu maire de Vernon en 1946. Cf : fonds Azémia des archives départementales du Cantal.

⁶ Un pont provisoire à voie unique avec circulation alternée est inauguré au printemps 1945 par René Meyer. Cf. Jean Pouëssel, « René Meyer (1895-1972) l'autre célébrité de Giverny » ; *Les Cahiers vernonnais* n° 29, p. 56.

⁷ Les cartes d'alimentation sont maintenues en France jusqu'en 1948.



Première pierre de la reconstruction
au 23 de la rue Émile-Steiner

conseil municipal de la Libération, présidé par monsieur Poutot⁸, de procéder aux modifications. Elles furent adoptées avec tant de réserves au début de février 1946 qu'il fallut à nouveau remettre le travail sur le chantier pour arriver à l'approbation vers la fin de l'année et je peux témoigner que ce ne fut pas de tout repos. Des questions se posaient. Quel serait l'avenir de la ville ? L'optique du moment n'était pas favorable aux larges visions. Une évolution démographique se dessinait. En haut lieu et partout, on la considérait comme passagère,

séquelle de la guerre, des retrouvailles... alors qu'elle allait être un phénomène constant⁹. Les migrations démographiques étaient hors du champ de la pensée. Lorsqu'on parlait alors de 20 000 habitants futurs, des sourires s'esquissaient. C'était possible, bien sûr, mais à si long terme... Et pourtant ! Dès 1946, malgré les disparus, on retrouvait 11 242 habitants. La croissance allait devenir rapide : 14 460 personnes dénombrées au recensement de 1954 ; 16 320 en 1959 ; 18 016 en 1962. En cette période allant de 1954 à 1962, l'évolution démographique, pour la France, fut de 8 % alors qu'elle se chiffrait pour Vernon aux alentours de 24 %. C'est à souligner. Alors que 1965 a pris fin, des recoupements sérieux permettent d'estimer la population vernonnaise aux environs de 20 000 habitants. Le cap aurait été largement franchi s'il n'y avait pas eu, ces dernières années, un ralentissement de la construction. Notre ville est devenue la deuxième de l'Eure¹⁰. Et dans la décade qui va suivre, avec le nouveau quartier des Valmeux, il est normal d'estimer que les 30 000 habitants seront atteints avant 1975¹¹.

Projets d'aménagements.

Desservie par un fleuve, par une ligne de chemin de fer, par de grandes circulations routières, la situation géographique de Vernon, à proximité de Rouen et de Paris, en favorise naturellement le développement. Autre objection. Allait-on changer le caractère de la petite ville pleine de charme ? Elle comptait, il y a quelques décades, la proportion la plus grande de la population inactive. On la disait une ville de rentiers. Les belles propriétés, entourées de parcs, de jardins fleuris étaient légion, encore que des quartiers entiers étaient composés d'habi-



Pose de la première pierre de la reconstruction de Vernon, rue Émile-Steiner par Georges Azémia en 1948. Ce dernier est entouré de Lizée, directeur départemental de la construction ; Pochat, ingénieur des Ponts et Chaussées, Dhérin et James, adjoints au maire ; à droite, une cigarette à la main, Jean Tessier, l'architecte, collaborateur d'Henry Pottier.

8 Albert Poutot fut maire de Vernon de la Libération, en août 1944 à 1946.

9 Le « baby-boom » devait durer le temps des Trente Glorieuses (1945-1975).

10 Au recensement de 1962 Évreux comptait 37 000 habitants, Louviers 13 000 habitants et Bernay 9 400 habitants.

11 Actuellement (2008), selon les estimations de l'INSEE, Vernon doit compter 24 000 habitants.

tations vétustes, sans confort, insalubres même. Pouvait-on voir grossir la population active, la population ouvrière sans altérer le climat général qui en faisait la douceur de vivre ?

Le pari a été tenu. Depuis, il est gagné. Vernon est une ruche où le commerce prospère. Ce détail en est la preuve : si en France on recense un commerce pour 76 habitants, à Vernon on en trouve un pour 45 habitants¹². La construction engagée sur l'initiative de la municipalité a bien joué son rôle en l'occurrence. Et la ville est restée coquette. Elle est aimée des Parisiens qui, les fins de semaine, contribuent à l'animer et disent ses louanges.



Les chantiers du centre ville de Vernon vers 1950.

Cette photographie aérienne est datée grâce aux deux piles du nouveau pont Clemenceau dont les travaux commencent à peine. Des baraquements occupent encore la place de la République et du Vieux-René. Seul le côté nord de la place De-Gaulle est achevé et on distingue l'îlot du passage Pasteur. La rue Carnot, entre le cinéma-théâtre et la collégiale, reste un désert avec des terrains vagues envahis par la végétation. (Coll. privée).

De grands problèmes restent à résoudre. Notons que Vernon a une superficie de 3 206 hectares¹³, plus importante que celle de Rouen¹⁴. Il est vrai qu'elle comprend les deux belles forêts de Bizy et de Vernon¹⁵. Cette superficie étendue complique l'administration. La ville traversée par la Seine, s'allonge aux bords du fleuve. Sur la rive droite, son développement est limité par les falaises crayeuses encore que les plateaux boisés dominant la colline sont occupés maintenant par le Laboratoire de recherches balistiques et aérodynamiques (LRBA) avec les installations où fut mise au point la fusée qui restera dans l'histoire de l'exploration

12 Signalons, qu'à part le grand magasin « Euréco » (actuel Monoprix), aucune grande surface n'existait alors dans la région.

13 En fait Vernon s'étend dans ses limites communales sur 3 492 hectares. Georges Azémia ne compte pas l'étendue occupée par la Seine. Seule la commune des Andelys avec 4 062 hectares dépasse en superficie dans l'Eure notre commune.

14 Le territoire communal de Rouen s'étend sur 2 138 hectares seulement.

15 Ces deux forêts occupent en fait les deux tiers du territoire communal de Vernon.

spatiale, puisqu'elle a permis au premier satellite français d'être mis sur orbite¹⁶, ainsi qu'un village relativement important, nouveau faubourg de Vernon¹⁷.



Le passage Pasteur.
Architectes Henry Pottier et Jean Tessier. (Coll. privée).

L'espace était important sur la rive gauche, entre la Seine et la forêt de Bizy. Mais un autre écueil existait avec la ligne de chemin de fer Paris-Le Havre, actuellement en cours d'électrification, qui coupe en deux parties la cité. On pensa déplacer cette ligne en bordure de la forêt de Bizy, à la périphérie. On songea à l'enterrer. Techniquement, c'était possible, financièrement c'était un autre problème et la solution idéale fut écartée devant la réalité. Outre les inconvénients rencontrés pour l'assainissement à cause de la pente constante requise, les remblais existants ne laissaient que peu de passages possibles ; on ne pouvait pas pratiquement laisser la ville coupée en deux ; en cas de développement urbain, il fallait prévoir les liaisons. Des solutions furent cherchées, trouvées, modifiées avant les réalisations. Trois passages à niveau ont été supprimés et remplacés par une passerelle rue du Grévarin, par un élargissement du pont de l'Ardèche et de la rue de Montigny et un passage intérieur pour piétons, ensemble assurant la liaison centre ville et partie sud de la ville. Le pont de la rue des Champsbourgs a eu sa largeur doublée. Le passage à niveau de l'avenue des Capucins a pu, à son tour, être fermé par la réalisation d'une déviation et d'un passage supérieur. Ces ouvrages d'art nécessitèrent des études difficiles des ingénieurs de la SNCF et des Ponts et Chaussées et des entreprises de travaux publics, notamment l'entreprise Lanctuit¹⁸. Il faut y ajouter la modification du pont Noir, à l'entrée de Vernon.

Chaque décision amena des discussions. L'élargissement du pont de l'Ardèche n'avait de sens que si on acceptait la circulation routière sous les avenues. Le duc de Penthièvre qui avait fait donation de ces belles voies en les réservant aux piétons, ne faisait dérogation que pour la calèche d'une amie¹⁹. Pouvaient-ils être infidèle au vœu exprimé ? Le charme de la ville n'allait-il pas, là encore, risquer de disparaître ? Les beaux tilleuls ont été conservés, un élégant éclairage a été mis en place et l'esthétique n'a pas souffert. On peut regretter l'époque des calèches mais il faut vivre avec son temps.

La route nationale Paris-Rouen empruntait une rue étroite dans le centre de Vernon²⁰.

-
- 16 Astérix, le premier satellite français lancé par la fusée Diamant A-1 conçue au LRBA fut mis sur orbite le 26 novembre 1965.
 - 17 Vers 1965, la cité du LRBA, aujourd'hui quartier du Plateau-de-l'Espace, comptait près d'un millier d'habitants.
 - 18 Frédéric Ziegler, *L'esprit Lanctuit : histoire et avenir d'un groupe industriel français*, 1993.
 - 19 Il s'agit de madame d'Aulnay dont l'hôtel particulier se trouvait près de la place du Bassin, actuelle place de République. Un vestige de sa demeure est intégré dans l'école maternelle de la République.
 - 20 La route nationale 15 bis, (devenue aujourd'hui départementale 6015), traversait Vernon par la rue Carnot de la place de Paris, jusqu'à la place Chantereine. Les embouteillages étaient nombreux en particulier le dimanche soir ; l'autoroute de Normandie n'est ouverte qu'en décembre 1968.

Une déviation a été créée en bordure de Seine²¹. Chacun reconnaît aujourd'hui que c'était une nécessité absolue mais à l'époque les critiques ne manquèrent pas, le commerce local allait dépérir, pensait-on, mais il n'en fut rien.

Chaque étape parcourue a amené des objections. Planter la place d'Évreux, rationaliser la circulation était pure folie alors. Qui le regrette maintenant ? Lorsque le plan d'urbanisme fut dressé, une des grandes questions agitées fut celle des voies centrales. Les concevoir larges était une erreur, disait-on. Des villages, reconstruits après 1914, étaient cités en exemple. Le commerce avait diminué, il n'y avait plus d'intensité de vie. Là encore il faut se plonger dans le climat du temps. Les problèmes de circulation et de stationnement ne se posaient pas car le parc automobile était assez restreint et l'essence était attribuée contre remises de bons délivrés avec parcimonie. La pensée allait vers l'ancienne rue aux Huiliers, si étroite, si animée. Où était la vérité de demain, celle d'aujourd'hui ? Les plus audacieux ne prévoyaient pas un pareil développement de la circulation. Ils composèrent et les rues de maintenant sont un compromis d'alors. Avec le recul on constate qu'il eût été préférable de construire plus haut le centre ville, de la densifier et d'avoir des rues un peu plus larges qui permettraient le double stationnement et la double circulation. Mais tout cela appartient au passé et les hommes ont droit à l'erreur.

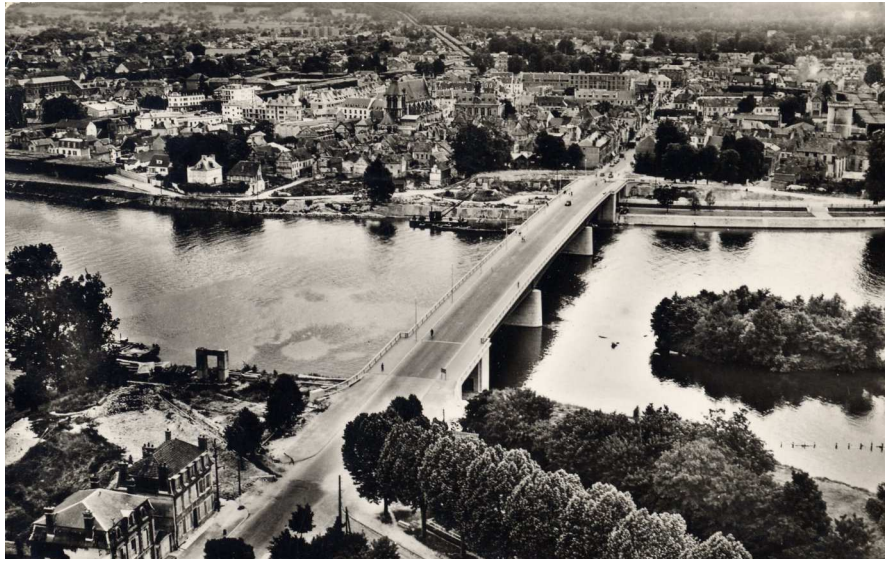
La reconstruction.

Avant de reconstruire, il fallait remembrer et les grands et les petits problèmes posèrent encore des difficultés. Les rues étaient à tracer et à modifier. Le sous-sol est devenu un immense complexe de réseaux : assainissement, eau, électricité, gaz, téléphone. Que de travail, que de matériaux, que d'argent ont été utilisés utilement. Ce n'est plus visible mais existe. L'infrastructure d'une ville moderne est difficilement pensable lorsqu'on, n'a pas vécu sa réalisation. La phase de la reconstruction avança parallèlement avec la réalisation des infrastructures. Les architectes s'étaient mis au travail avec messieurs Pottier²², Tessier, Lemaître, Tournay, Samy, Pringault et quelques autres et les entreprises réalisèrent. Tout semblait bien long aux sinistrés qui attendaient. Et encore on les comprend. Mais il n'y avait pas que Vernon à reconstruire. La commission départementale de la reconstruction répartissait les crédits aussi justement que possible. Les matières premières rappelons-le encore, ne se trouvaient que difficilement dans notre pays qui avait, après la guerre, à reconstruire son économie ruinée. Les techniciens aussi manquaient. La France n'était pas préparée. Leur dévouement suppléait à l'absence du nombre. Je place à leur tête monsieur Lizée, alors ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et directeur départemental de la reconstruction pour notre département, devenu depuis inspecteur général des Ponts et Chaussées. Il était dynamique, il avait la foi et la faisait partager, sous l'autorité des préfets qui l'encourageaient. Il réalisa l'équipe, comme il me l'écrivait lors de la mort de monsieur Pochat. Et cela reste, pour les hommes qu'il accepta dans « l'équipe », un motif de fierté ; j'ai évoqué le souvenir

21 Cette déviation a reçu le nom de « boulevard Maréchal-Leclerc » après la mort de Leclerc en 1947.

22 Henri Pottier, dit Henry Pottier, né à Vernon en 1912, mort à Paris en 2000, est un architecte, prix de Rome, qui participa à la reconstruction d'Évreux et de Vernon. Ses œuvres sont nombreuses : école polytechnique de Palaiseau, la tour de l'UAP à la Défense, l'hôpital du Val-de-Grâce, le restaurant universitaire de la rue Censier, l'aménagement du front de Seine dans le XV^e arrondissement, les transformations de l'opéra de Lyon, le stade Louis II à Monaco... Son œuvre dans le quartier des Valmeux, inachevée, victime des problèmes sociaux, a dû être profondément restructurée. Henry Pottier, aidé de Jean Tessier architecte, construisit les nouvelles écoles de Vernon, des usines comme la filature Nathan Meyer ou l'usine Wonder, devenu le collège Ariane.

de monsieur Pochat, les Vernonnais lui doivent beaucoup. Il est tombé sur la route, brutalement, peu de temps après l'inauguration du superbe pont Clemenceau²³, dû à



Le pont Clemenceau peu de temps après son inauguration en 1954. On remarquera la faible circulation automobile à cette époque. (Coll. privée).

l'entreprise Schneider, conçu par le cadre des Ponts et Chaussées, avec les ingénieurs du ministère des travaux publics, avec monsieur Lizée, avec monsieur Long-Depaquit et dont il assura la surveillance des travaux, veillant à résoudre les incidents techniques qui ne manquèrent pas et conduisant ce travail en même temps que la tâche de la reconstruction de la ville comme commissaire du gouvernement à

l'association syndicale de reconstruction et aussi son exercice normal d'ingénieur subdivisionnaire. Je n'oublie pas monsieur Bailleau, architecte en chef. Je me souviens que c'est lui qui trouva pour le pont les couleurs qui s'inscrivent dans le cadre d'ensemble et cela aussi bien lorsque le ciel est gris ou bleu. Je n'oublie pas monsieur Lamy, l'adjoint de monsieur Lizée, dont le dernier travail, la veille de sa mort tragique, fut la modification de l'implantation des bâtiments dans le parc des Tourelles où je l'avais appelé pour sauver les arbres. Je n'oublie pas monsieur Guichard, directeur de l'office public départemental des HLM de l'Eure ; monsieur André Sauval, directeur du service des eaux, morts aussi trop jeunes. En rendant hommage à ces disparus, victimes directes ou indirectes du surmenage, je pense sans les nommer à tous ceux qui partagèrent les travaux et soucis de l'époque. Je sais aussi la tâche immense réalisée par les entreprises de travaux publics et du bâtiment et l'amitié que je leur porte n'est pas vaine.

Ce fut vraiment une époque exaltante où la décision s'imposait rapide afin de concilier la vie quotidienne et assurer l'avenir.

Construction des grands équipements.

Bien avant que la reconstruction ne se termine, une autre œuvre commençait : la construction. Elle débuta timidement. Puis elle prit de l'ampleur. Les programmes locatifs marchèrent de pair avec les programmes d'accession à la propriété. L'office départemental d'HLM, la SÉCOMILE²⁴ avec monsieur Plaquin comme architecte, assurèrent les premiers, la Propriété familiale de Normandie, avec monsieur Dupont, architecte, la coopérative de l'Eure, la SÉCOMILE et des particuliers assurèrent les seconds.

23 Le nouveau pont Clemenceau fut inauguré par Pierre Mendès France en 1954.

24 La société d'économie mixte du logement de l'Eure, créée en 1957, devait construire des logements pour des familles dont les revenus les empêchaient d'espérer un appartement en HLM. Georges Azémia fut un des fondateurs de la SÉCOMILE.



Les Belles-Filles, rue Claude-Monet, dans Gamilly.

Bon exemple de constructions faites dans les années 60 pour résoudre les gros problèmes de logements.

Outre ce qui a été construit dans la ville mail Anatole-France, route de Paris, avenue Montgomery, il suffit de se promener dans les faubourgs de Gamilly, de Vernonnet et de Bizy pour sentir le travail réalisé à Vernon. Il a été énorme depuis vingt ans. Les programmes sociaux de relogement en cours et un dernier prévu pour 1966 assureront la disparition complète des baraquements, séquelle de guerre. Un foyer-logement-restaurant a été conçu pour le bonheur des anciens qui y

résident. Cinq écoles maternelles ont été construites ainsi que quatre écoles primaires²⁵. La ville s'est enrichie d'un bassin de natation, d'un centre sportif couvert, de stades scolaires. Le commissariat de police a abandonné heureusement son triste baraquement. Une usine de transformation des ordures ménagères fonctionne. De nouveaux points d'alimentation en eau ont été créés et le nécessaire est en place ou sera sous peu en place pour sa distribution. Des usines se sont agrandies : Wonder, Paris-Seine. D'autres ont été édifiées à Ma-Campagne²⁶ et avenue de Paris²⁷. La poste est en cours d'édification. Le grand stade se réalise ainsi que la base nautique. Une cité scolaire s'édifie avec un lycée d'enseignement général, un lycée et un collège techniques, ensemble prévu pour 2 200 jeunes et reviendra à 25 000 000 de nos francs lourds. Dans un proche avenir, un jugement pourra être porté sur elle. La construction d'un nouvel hôpital s'avance et l'année qui vient verra la mise en place d'une première tranche fonctionnelle, cependant qu'une autre tranche sera engagée.

Parmi les grands travaux prévus, outre le groupe scolaire de la rue de Chauffour avec école



La piscine d'été au bord de Seine.
Architectes Henry Pottier et Jean Tessier. (Coll. Part.)

25 Les cinq écoles maternelles sont l'école du Vieux-Château, l'école maternelle des Pénitents à Vernonnet, l'école maternelle Maxime-Marchand, l'école maternelle des Vaux-Buis, à Gamilly, l'école maternelle du LRBA (fermée aujourd'hui). Les quatre écoles primaires sont l'école primaire Pierre-Bonnard, l'école du château-Saint-Lazare, l'école primaire Maxime-Marchand, l'école primaire de Gamilly (aujourd'hui école Marcel-Beaufour).

26 Il s'agit de l'entreprise Ladner, une des rares qui ait survécu depuis l'époque où a été écrit le texte.

27 Cette petite zone industrielle en bord de Seine occupe des terrains remblayés par les gravats des destructions des bombardements.

maternelle, école de garçons et école de filles²⁸, citons la reconstruction de la gendarmerie dont les bâtiments actuels deviendront le musée et la bibliothèque, la station d'épuration qui, sous peu, sera lancée, la grande voie de liaison du boulevard Devos et le prolongement de la rue du Docteur-Devignevielle qui désenclavera le quartier de Gamilly. La réalisation du plan d'équipement nous assurera sans doute une maison des jeunes, un terrain de camping, une piscine chauffée dans l'ensemble de la cité scolaire, une auberge de jeunesse.

Le nouveau quartier des Valmeux : la ZUP.

Le mouvement lancé ne peut s'arrêter là. L'œuvre maîtresse des années qui arrivent sera la réalisation de la « zone à urbaniser par priorité »²⁹. Pensée longuement, sa phase de réalisation est proche. La décision prise est irréversible. Le souci de la jeunesse qui monte a dicté le devoir. Ces jeunes gens, ces jeunes filles vont devenir des hommes et des femmes. Il nous fallait se soucier de leurs besoins, de leur santé physique et morale avec des équipements sportifs, éducatifs et sociaux, les possibilités d'enseignement pour les préparer à leur rôle actif et utile dans la société, les loger avec leurs familles, préparer les emplois. Et puis essayer de les rendre heureux. Créer une ZUP n'était pas une solution de paresse. Les obstacles, les difficultés seraient sur la route. Il y aurait à résoudre des problèmes administratifs, juridiques, techniques, financiers à courts et longs termes, et le souci de l'humain devait avoir la place dominante. Ce sera, je le crois, l'honneur du conseil municipal d'avoir été unanime à vouloir se créer toutes ces difficultés dans le présent afin d'essayer de bien concevoir l'avenir. L'époque n'est plus à la conception d'ensembles petits ou très moyens qui auraient nécessairement souffert de sous-équipement. On l'avait vu pour le secteur de Gamilly dont les structures sont à reconsidérer. Cette ZUP comprendra environ 2 900 logements avec les équipements qui s'imposent. Son emplacement est situé au sud de la ville, en bordure de la forêt de Bizy, entre celle-ci et l'ancienne ligne de chemin de fer de Pacy à Vernon qui deviendra la voie primaire de desserte avec ses 20 mètres de largeur³⁰. Il suffit de se pencher sur un plan d'ensemble de Vernon pour constater que l'étirement de notre ville disparaîtra alors.

De plus, comme on ne peut voir isolément notre cité, la situation du nouveau quartier des Valmeux, c'est ainsi qu'il s'appellera, s'harmonise avec les nouveaux quartiers prévus à Saint-Marcel. Nous avons eu le désir qu'il s'agisse bien d'un quartier nouveau et non d'une ville nouvelle, le centre de Vernon continuant à jouer son rôle. La population des Valmeux devra donc avoir des communications pratiques et rapides : les principales voies seront d'une part l'avenue de l'Ardèche, et d'autre part la rue Pierre-Le-Tellier avec franchissement du pont des Champsbourgs pour arriver au centre de la ville place De-Gaulle ; des détails restent à mettre au point, ainsi que la voie de liaison vers l'avenue des Capucins pour aller aux usines.

Le désir de l'architecte choisi, monsieur Henry Pottier, un enfant de Vernon, était de rompre avec la monotonie des grands ensembles dont il y a eu tant d'exemples et de revenir, en la modernisant, à la conception de nos vieilles villes, à la rue, à la place. L'empirisme de nos aïeux avait ses raisons. Cet artiste s'est penché avec amour sur le problème et l'a, je crois, résolu heureusement. En contraste avec les plans orthogonaux de tradition dans les grands

28 Il s'agit de la future école du Parc construite non pas rue de Chauffour comme prévu, mais boulevard Julien-Devos et rue du Parc.

29 Lire également : André Goudeau, « La naissance de la ZUP », *Trois siècles d'histoires vernonnaises*, pp. 272-276, édit. Bertout, 2002.

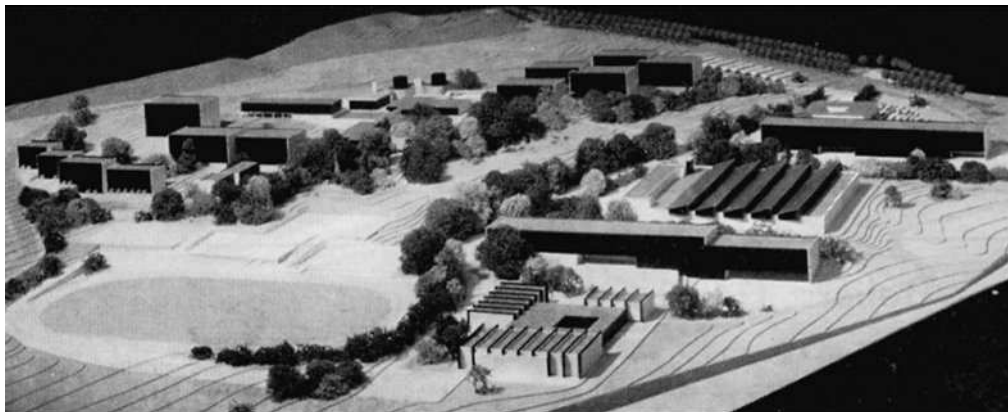
30 Cette voie est devenue le boulevard Georges-Azémi.

ensembles dont l'ordonnance engendre la monotonie, il a voulu ce qu'il a appelé l'anarchie dans la disposition d'ensemble ou plus précisément le désordre ordonné permettant le renouvellement des perspectives. Il a conçu des circulations pour piétons et des rues pour la circulation automobile autour des îlots. Ce désordre ordonné est rompu au centre du quartier par une voie rectiligne qui aboutit à la place à deux niveaux qui fera la liaison avec le secteur de Gamilly et le centre ville et qui contraste avec bonheur avec le mouvement des autres rues.

Il s'agit d'un ensemble où habiteront dans quelques années 10 000 personnes et deux centres commerciaux sont prévus, le principal près de la grande place, l'autre près de la côte d'Ivry, étant entendu que le recensement fait permettra d'aiguiller vers les négoce indispensables qui ne dispenseront pas les habitants d'aller au centre ville faire certains achats. Le quartier a des dénivellements importants, on note une différence de 26 mètres de la forêt à l'ex-ligne de Pacy près du monument de l'Ardèche, l'architecte a voulu jouer avec cet aspect physique du terrain et les volumes et les hauteurs des constructions. La variété sera donc à toutes les dimensions et il apparaît, dès maintenant, que la monotonie est exclue surtout si on y ajoute les larges coulées de verdure envisagées. La forêt proche, qu'il faudra protéger, apportera le bon air. La vue restera sur la vallée de la Seine et les coteaux de Vernonnet.

La conception apportera-t-elle le bonheur aux humains qui habiteront ce quartier ? L'avenir le dira. Mais les hommes qui passent auront œuvré pour qu'il en soit ainsi. Si monsieur Jourdain faisait de la prose sans le savoir, les hommes de notre époque auront aussi fait de la sociologie, peut-être sans le savoir... Ils souhaitent que leur conception ne donne pas seulement le logis, les équipements, mais la joie de vivre aux femmes, aux enfants, aux maris. Ils souhaitent qu'un brassage de population permette de conserver l'âme de notre ville. Au-delà de cette ZUP, une trentaine d'hectares seront, dans l'avenir, réservés à une zone d'emploi. Les grands travaux d'assainissement prévus à cette occasion permettront la création de 500 logements en pavillons dans ce qui reste de la plaine de Gamilly, vers la voie de Clermont et au-delà³¹.

Mais Vernon ne peut s'isoler de sa banlieue. Le grand ensemble est pensé dans le cadre d'un groupement d'urbanisme que met au point monsieur Wiener avec le directeur départemental de la construction monsieur Saint-Lô. Il comprendra une zone d'usines sur une soixantaine d'hectares sur Saint-Marcel, des constructions de logements avec des densifications variables sur les communes de Saint-Marcel, Saint-Just et Saint-Pierre-d'Autils. Le groupement d'urbanisme concerne le zonage, l'ossature, en un mot les grandes options de la portion de territoire proche. Notre espoir qui ne sera pas déçu reste que les représentants naturels des populations, les maires et les conseils municipaux soient largement consultés.



Maquette du Lycée.
Architectes : Henry Pottier et Jean Tessier.
Maître d'ouvrage : Direction départementale de la construction.

31 La zone des Douaires commence seulement à cette fin de 2007 à être viabilisée.



Il est intéressant aujourd'hui d'étudier en détail le plan dressé par Henry Pottier du quartier des Valmeux (Plan d'origine reproduit ci-contre).

- Dans la partie ouest, le lycée Georges-Dumézil a conservé ses dispositions d'origine.
- Les immeubles de la SÉCOMILE, rue de la Futaie et cours de la Futaie sont faciles à reconnaître.
- Les grands immeubles des Boutardes prévus sur ce plan, attendent une restructuration profonde.
- Par contre la partie entre la rue de la Poterie et les Boutardes, est très différente. Des jardins familiaux, de vastes espaces verts occupent aujourd'hui cette partie prévue à l'origine pour être construite.
- Le quartier au nord du lycée a été profondément transformé depuis 1999.
- La place centrale avec une grande église de plan circulaire présente aujourd'hui un aspect bien différent.

La petite histoire rendra hommage à tous ceux qui se penchèrent sur ces grands problèmes. Je voudrais citer parmi eux, monsieur Boissier, préfet de l'Eure ; monsieur Saint-Lô, directeur départemental de la construction ; monsieur Bouzoud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, et tous leurs collaborateurs, les services techniques de la ville, la SÉMÉDE³², avec messieurs Leost et Duboc. Il y en a d'autres bien sûr. J'ai trouvé près d'eux un concours précieux et sans leur appui le maire et le conseil municipal n'auraient pu mener à bien le développement de la cité qui leur est chère.

Mon propos aura été à la fois long et court, beaucoup trop long, beaucoup trop court. Après quelques années de vie commune, le mari s'aperçoit que l'amour pour sa dame doit dépasser la simple contemplation et que son devoir consiste à prévenir ses besoins, à devancer le désir. N'en serait-il pas de même pour une ville ?

Georges Azémia

Notes et photographies de Jean Baboux.

32 La société économie mixte d'aménagement et d'équipement de l'Eure, créée en 1962 sur les mêmes principes que la SÉCOMILE, était chargée d'acheter les terrains afin de les revendre aux communes pour des aménagements urbains d'ampleur. En 1999, la SÉMÉDE est devenue la SÉM EAD, société d'économie mixte, Eure, aménagement développement.

