

SIGNALEMENT

PROTECTION. Aucune.

PRÉSENTATION. Construit en 1930 par la société des Transports automobiles modernes, le garage Mozart est dès l'origine occupé par la firme Citroën. Le programme, qui associe plusieurs niveaux d'ateliers à un équipement sportif indépendant (deux courts de tennis posés sur la toiture terrasse), est très représentatif de l'époque. Plusieurs garages parisiens de l'entre-deux-guerres présentent cette combinaison de l'automobile et du sport élégant, comme celui que construit R. Farradèche en 1925, rue de la Cavalerie.

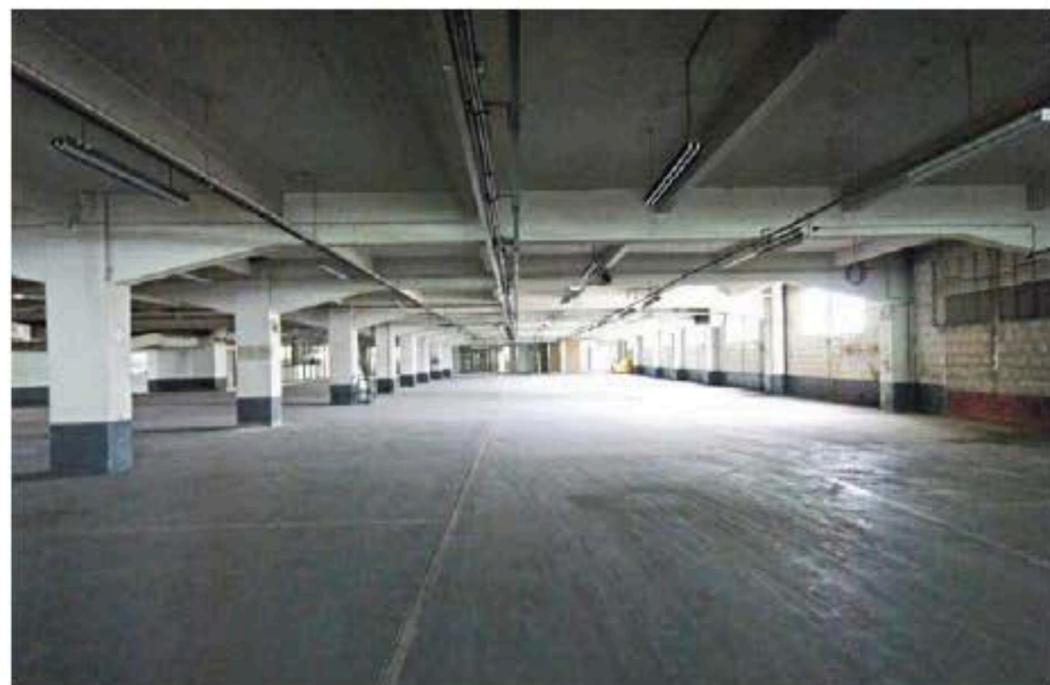
Conçu par l'ingénieur Charles Dars et l'architecte Marc du Cluzeaud, le projet voulait intégrer à la fois les contraintes du site (liées à la nature des sols), les exigences du programme d'exploitation et le traitement d'une façade digne du quartier. « Étant donné l'emplacement de ce garage dans un des quartiers riches de Paris, la façade principale, à l'angle de l'avenue Mozart et de la rue de la Source, devait être traitée, tout en conservant un esprit de simplicité, avec une note particulière lui enlevant un caractère trop industriel » (*La technique des travaux*, oct. 1931).

L'ossature est en béton armé, avec des points d'appui disposés sur trois files longitudinales espacées de 15 mètres. Les volumes intérieurs, très largement dimensionnés, ont une hauteur de plancher à plancher fixée à 4 mètres, laissant une hauteur libre sous poutres de 3,10 m environ. La façade, indépendante de la structure, est conçue comme un écran vitré plié en accordéon « offrant l'avantage de présenter des colorations différentes suivant l'éclairage et de donner un effet de richesse par son reflet argenté ».

L'usage, resté identique depuis quatre-vingts ans, a assuré la pérennité du bâtiment. Le départ récent de Citroën force aujourd'hui le propriétaire à une reconversion que les exigences du PLU orientent dorénavant vers la création de logements. Ce changement de programme affectera dans l'avenir de nombreux garages parisiens. Une partie sera vraisemblablement démolie, une autre pourrait être restructurée. Cette mutation subite devrait conduire à une réflexion patrimoniale d'ensemble, mettant en évidence les garages dont la préservation devrait être assurée.

Le Département histoire de l'architecture et archéologie de Paris (DHAAP) a commencé un travail de repérage des garages concernés par des réserves foncières, pour mettre en évidence les édifices les plus remarquables.

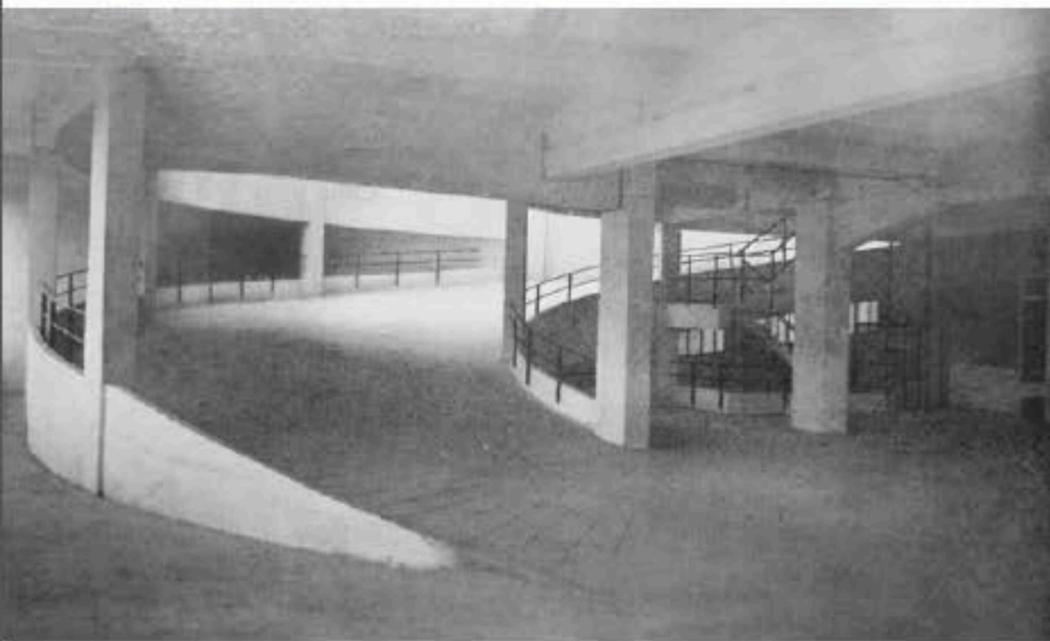
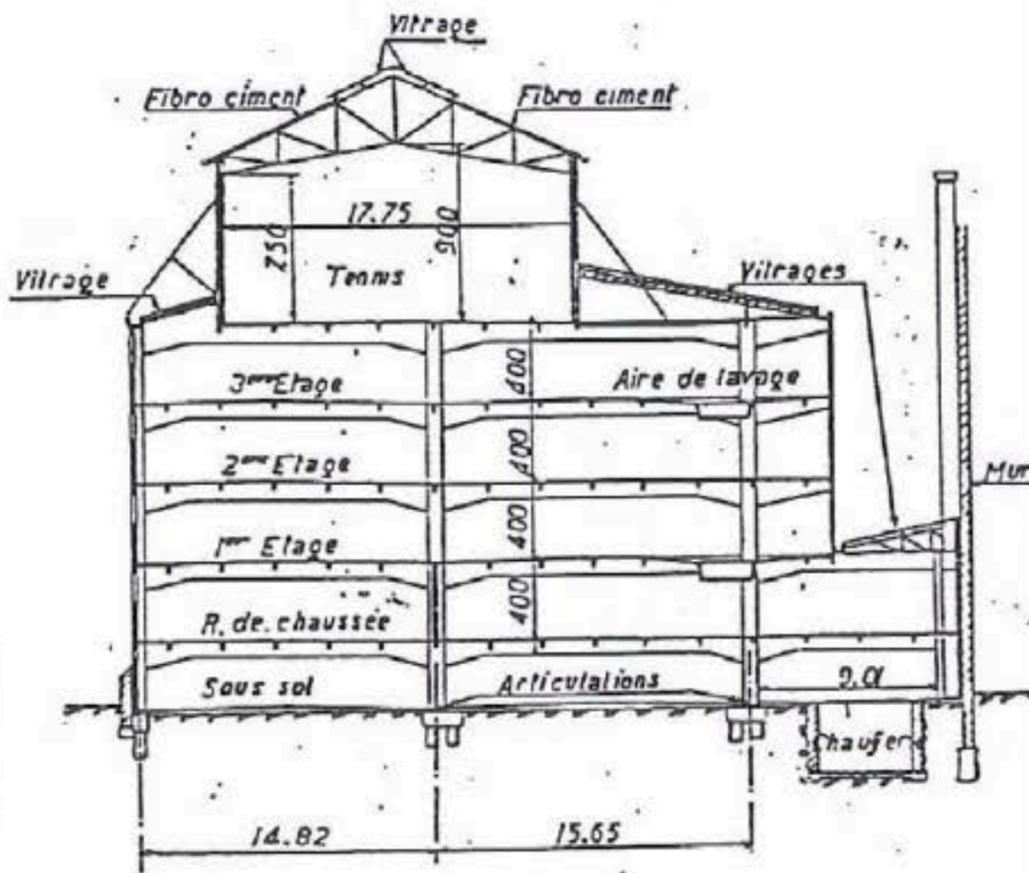
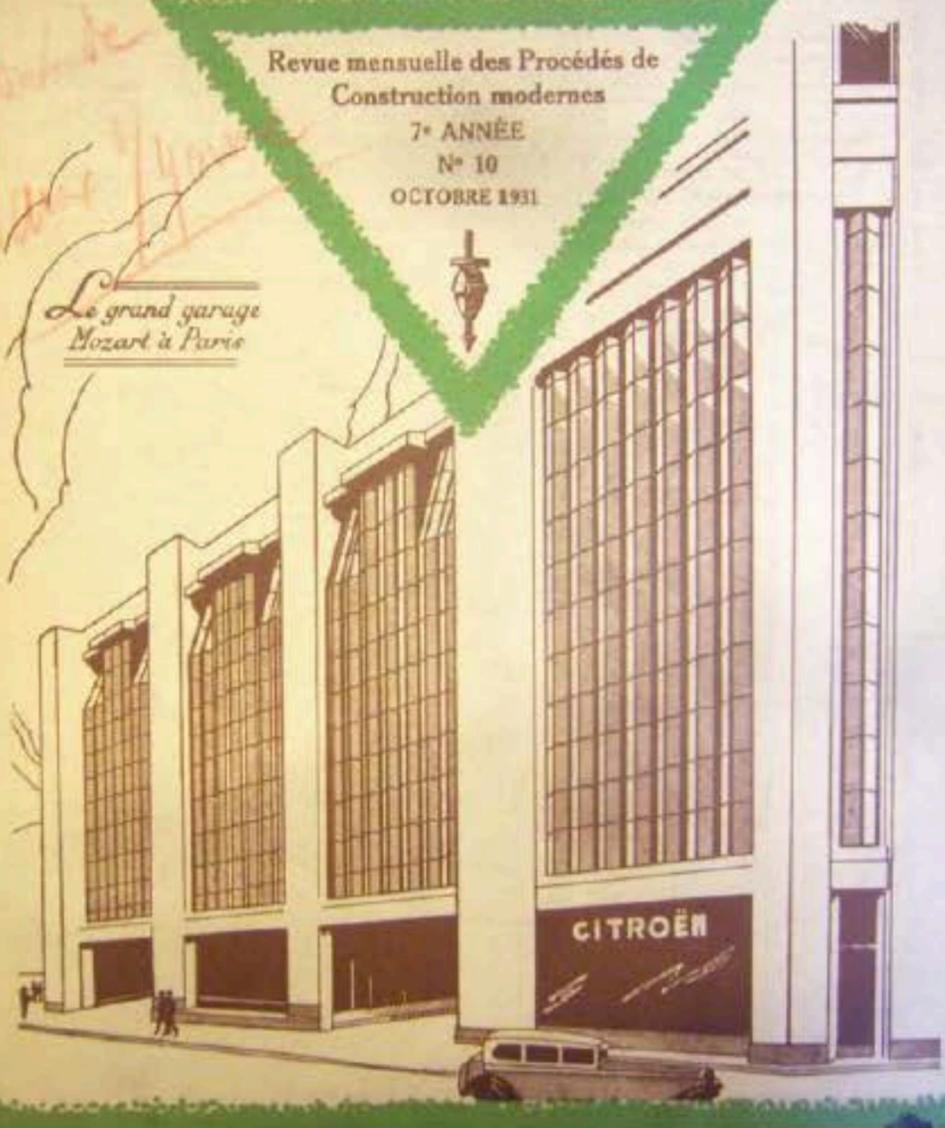
De haut en bas : PLU ; façade actuelle ; plateau courant du garage ; vue intérieure de la façade sur rue.



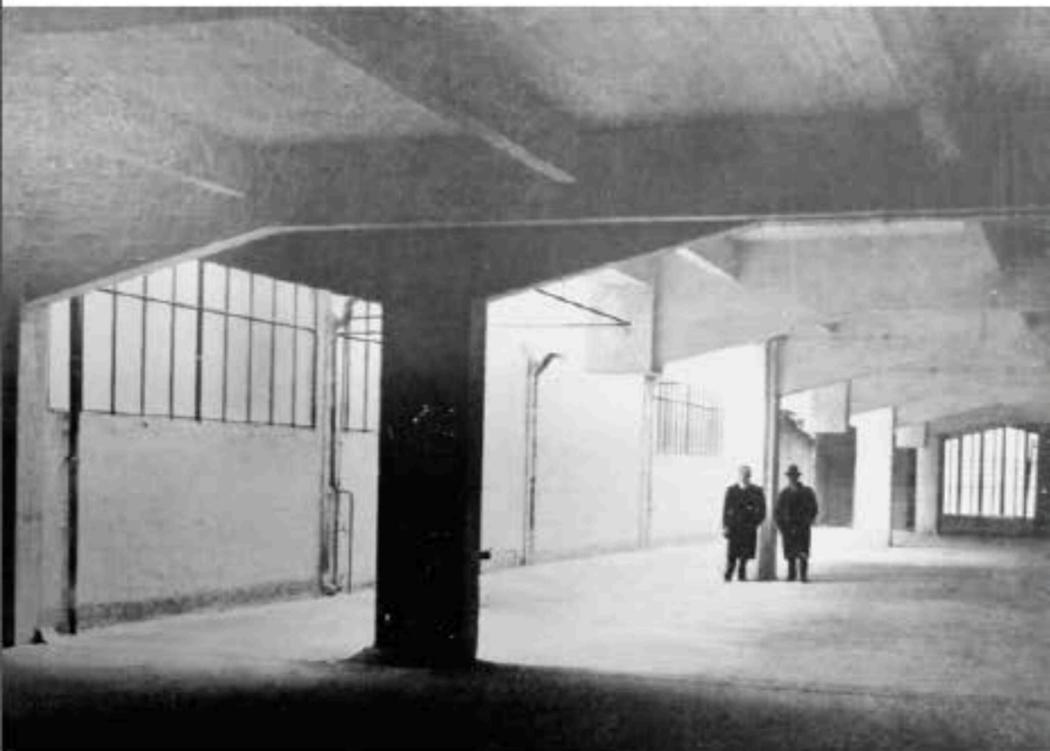
La Technique des Travaux

Revue mensuelle des Procédés de
Construction modernes
7^e ANNÉE
N° 10
OCTOBRE 1931

Le grand garage
Mozart à Paris



Ci-dessus : à gauche, en octobre 1931, le « grand garage Mozart » fait la couverture de La Technique des travaux (1931) ; à droite, de haut en bas : la rampe au fond de la parcelle ; la coupe d'origine. Ci-contre : vues anciennes du garage. Ci-dessous : les terrains de tennis, structure légère posée sur la terrasse du garage.



DISCUSSION. Aujourd'hui décriée, l'automobile a occupé une place majeure dans l'histoire industrielle de la capitale, et les garages font partie de cette épopée. Beaucoup ont été démolis à partir des années 1960 (comme le garage de la rue de Ponthieu, œuvre des frères Perret), mais, depuis quelque temps, les reconversions en bureaux se sont multipliées, à l'instar du garage qui abrite aujourd'hui le quotidien *Libération*. Le PLU, en inscrivant plusieurs garages comme réserves pour des programmes de logements et de logements sociaux, conduirait à des reconversions que l'on imagine plus difficiles et qui se solderont peut-être par des démolitions. C'est dans ce contexte que la Commission du Vieux Paris a été saisie du cas du garage Mozart.

Compte tenu du caractère remarquable de l'édifice, et de la qualité exceptionnelle de sa façade, marquante dans le paysage de ce quartier, les membres demandent sa protection au titre du PLU. Sans remettre en cause les programmes de logements sociaux, ils s'interrogent sur les conséquences patrimoniales de l'inscription systématique des garages en réserves pour logements. Ce programme est-il le mieux adapté à des reconversions ? La réponse est négative. Par ailleurs, à l'heure où le stationnement des voitures sur la voie publique est sévèrement encadré, où les parkings souterrains sont limités, les garages aériens pourraient reprendre toute leur utilité. Les membres appuient l'initiative d'un inventaire des garages parisiens voués à mutation, en vue d'un repérage des édifices dont la protection devrait être envisagée.

RÉSOLUTION. La Commission du Vieux Paris, réunie le 24 juin 2010 à l'Hôtel de Ville sous la présidence de M^{me} Danièle Pourtaud, adjointe au Maire chargée du patrimoine, a examiné la situation de l'ancien garage automobile, aujourd'hui désaffecté, situé au 109 bis, avenue Mozart, parcelle que le PLU destine à un programme de logements.

Compte tenu de la grande qualité de cet édifice construit en 1930, et notamment de sa façade en pans de verre plissé, et dans la mesure où sa structure actuelle est compatible avec un projet de reconversion en logements, la Commission émet le vœu que le futur programme conserve la façade principale et respecte les structures du garage Mozart.

Elle émet enfin le vœu que le bâtiment soit inscrit sur la liste supplémentaire des protections patrimoniales du PLU (BMO du 27 juillet 2010).

Ci-contre, de haut en bas : vues intérieures et extérieures du pan de verre plissé qui donne à cet édifice industriel une qualité tout à fait exceptionnelle.

