CAHIERS DU PATRIMOINE
INVENTAIRE GÉNÉRAL DU PATRIMOINE CULTUREL

JUVISY-SUR-ORGE

Un territoire, des réseaux

ILE-DE-FRANCE

Lieux Dits

CAHIERS DU PATRIMOINE n° 88

Juvisy-sur-Orge

UN TERRITOIRE, DES RÉSEAUX

Antoine Le Bas

Sous la direction de
Arlette Auduc

Photographie
Philippe Ayrault

Plans et cartographie
Diane Bétored

Ouvrage réalisé par le service régional de l'inventaire général du patrimoine culturel dans le cadre d'un partenariat entre l'État (Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France) puis la Région Île-de-France et le département de l'Essonne

LieuxDits Editions

DIRECTION DE LA PUBLICATION
Arlette Auduc
Conservateur régional de l'Inventaire d'Île-de-France

AUTEUR
Antoine Le Bas
Conservateur en chef du patrimoine

PHOTOGRAPHE
Philippe Ayrault
Inventaire Île-de-France

CARTOGRAPHE
Diane Berored
Inventaire Île-de-France

PUBLICATION
Ouvrage édité dans le cadre d'une convention État (Direction régionale des affaires culturelles), puis Région Île-de-France Département de l'Essonne.

RELECTURE
La relecture de ce livre a été assurée par :
Catherine Chaplain, Pierre Curie, Jean Davoigneau, Laurence de Finance, Catherine Gros, Pascal Liévaux, Paul Smith, Bernard Toulier (Direction de l'Architecture et du Patrimoine, SDARCHETIS, Département recherche, méthode et expertise) et Francis Roussel (Inspection générale, Direction de l'Architecture et du Patrimoine).
Jean-Baptiste Minnaert, maitre de conférences en histoire de l'architecture contemporaine à l'Université François-Rabelais de Tours,
Denis Woronoff, professeur émérite de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne.
Arlette Auduc, Nicolas Pierrot (service régional de l'Inventaire général du patrimoine culturel).

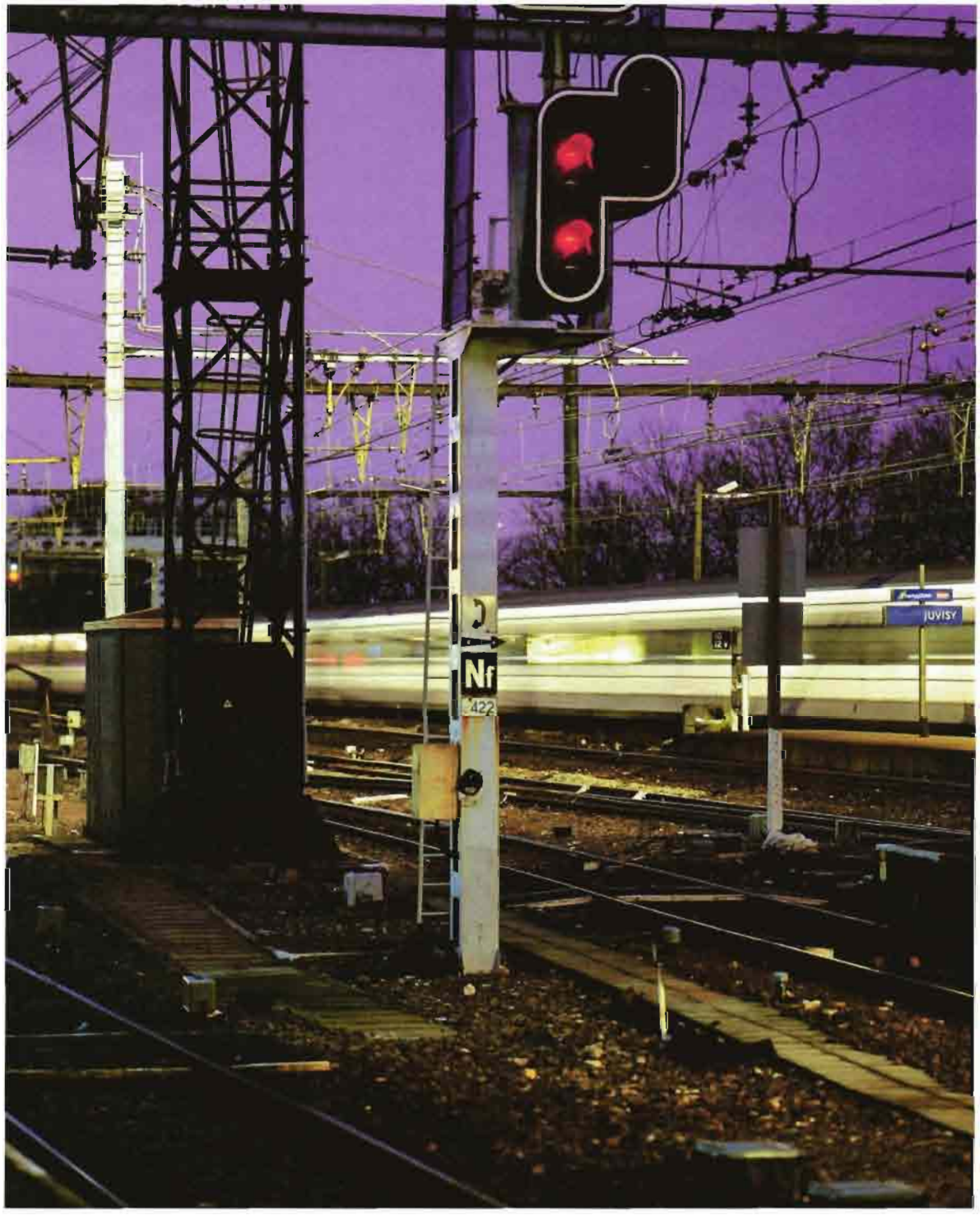
ENQUÊTE
L'enquête a été réalisée par le service régional de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Région Île-de-France, dans le cadre d'une convention entre l'État (Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France) et le département de l'Essonne.
Enquête d'inventaire
Antoine Le Bas
Photographie
Philippe Ayrault
Cartographie
Diane Bétored

L'ensemble de la documentation rassemblée est consultable au centre de documentation de l'architecture et du patrimoine, service régional de l'inventaire du patrimoine culturel d'Île-de-France, région Île-de-France, 115, rue du Bac, 75007 Paris, et dans les bases de données Mérimée, Palissy et Mémoire du ministère de la culture et de la communication.

REMERCIEMENTS

Nous adressons nos plus vifs remerciements à tous ceux qui nous ont apporté leur aide dans cette enquête, à commencer par les propriétaires, les desservants et les institutions qui nous ont ouvert leurs portes.
Nous tenons également à remercier les services culturels de la ville de Juvisy-sur-Orge (centre culturel, archives communales) ainsi que le directeur de la Maison de Banlieue et de l'Architecture, François Petit, qui nous a soutenus dans notre démarche.
Notre gratitude va aussi aux différents services qui nous ont aidés dans la constitution des dossiers d'inventaire (archives départementales de l'Essonne, archives départementales des Yvelines, archives de la S.N.C.F., Archives nationales, Bibliothèque nationale de France, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, musée de l'Île-de-France, musée du Louvre, musée des Beaux-Arts de Caen, conservation des antiquités et objets d'art de l'Essonne, observatoire Camille-Flammarion, Société nautique de la Haute Seine.
Nous souhaiterions remercier plus particulièrement mesdames et messieurs Francis Attou, le père Robert Baudet, Frédérique Bazzoni, David Brouzet, Jean-Charles Cappronnier, François Chailler, Marie-Liesse Delbès, Jean Fourest, M. Fuentes, Pierre-Louis Laget, Laurence Mayeur, Dominique Massounie, Sylvie Mazel, M. Molas, Agnès Menin, Aurélia Rostaing, Marie-Thérèse Soyer, Antoine Stepanoff.
Nos pensées reconnaissantes vont aussi à la mémoire de l'historien Louis Brunel, dont l'étude exemplaire constitua l'élément fondateur d'une recherche dont ce volume est le fruit.
Enfin, nous voudrions exprimer toute notre gratitude à Dominique Hervier qui a dirigé l'enquête en tant que conservateur régional de l'Inventaire général d'Île-de-France, et qui m'a honoré de sa confiance quant à l'intérêt du projet éditorial.

Table des matières



Un train de grande ligne traverse la gare de Juvisy.

AVANT-PROPOS

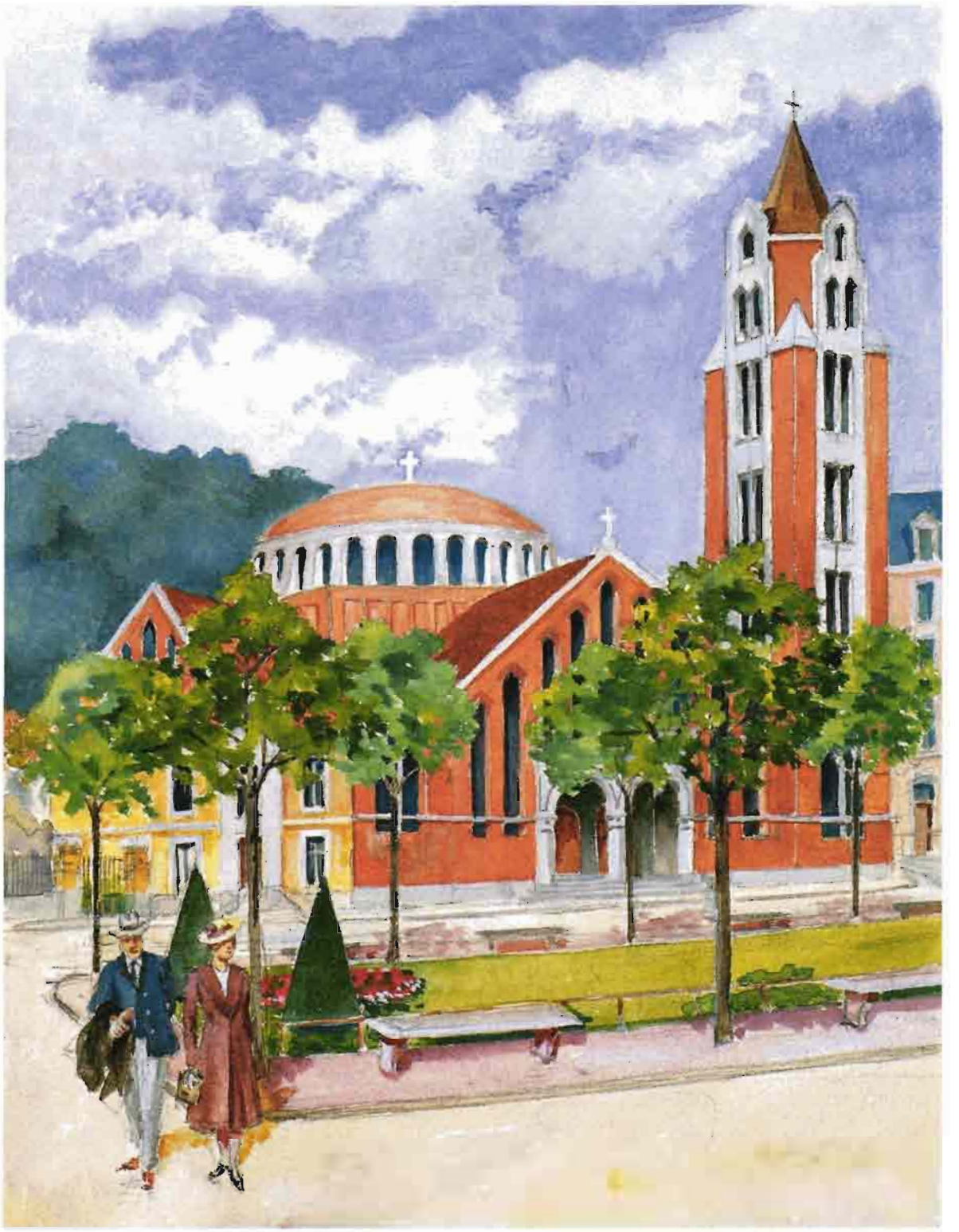
Il ne faut pas se fier aux apparences. Ce nouveau numéro des Cahiers du patrimoine ne ressemble pas à ses prédécesseurs. Il est vrai que la différence ne saute pas immédiatement aux yeux. Ce Cahier consacré à la ville de Juvisy-sur-Orge présente le même niveau d'exigence que l'ouvrage consacré à Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste. Il a été pareillement rédigé par un chercheur de grand talent cette fois, Antoine Le Bas. Il mêle avec une précision analogue études documentées et présentation de documents originaux. Il embrasse avec un esprit identique de synthèse l'évolution urbaine d'un territoire à la riche histoire. Le caractère inédit de cet ouvrage est ailleurs. Ce nouveau numéro des Cahiers du patrimoine marque en fait l'arrivée du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel au sein de l'institution régionale.

La qualité de cette grande étude urbaine prouve que la vocation de ce grand service public créé par André Malraux est restée inchangée. Le service de l'Inventaire est plus que jamais dédié au recensement, à l'étude et à la valorisation des patrimoines culturels. Qu'il s'agisse d'un château ou d'une usine. D'une cathédrale ou d'un grand ensemble. La régionalisation du service de l'Inventaire du patrimoine apporte une expertise très précieuse à une institution encore très jeune et surtout préoccupée par le futur des Franciliens.

La continuité du service public n'interdit cependant pas l'invention de nouvelles missions. Grâce au service de l'Inventaire, la Région pourra encore mieux inscrire ses projets dans le temps long. L'étude savante du patrimoine francilien doit être pour nous une formidable aide à la gestion de notre territoire. Elle nous permettra de mieux éclairer nos choix, notamment en matière d'habitat et d'urbanisme. Un inventaire, ce n'est pas une entreprise muséale. Revisiter un territoire, c'est aussi cartographier la géographie mentale de ses habitants. C'est chercher à comprendre comment un territoire se métamorphose et comment il va continuer à évoluer.

L'enquête menée à Juvisy-sur-Orge en partenariat avec le Conseil général de l'Essonne a joué pour la Région le rôle d'une leçon inaugurale. D'autres publications vont bientôt suivre. Le service de l'Inventaire du Conseil régional d'Île-de-France n'est pas prêt d'arrêter ses explorations du territoire francilien. La matière régionale est inépuisable.

Jean-Paul HUCHON
Président du Conseil régional d'Île-de-France



L'église Notre-Dame-de-France : aquarelle réalisée vers 1955. Collection particulière.

AVANT-PROPOS

Terre de contraste et d'innovation, le département de l'Essonne recèle une richesse patrimoniale souvent méconnue, en particulier en ce qui concerne son histoire urbaine.
La mutation de notre territoire, autrefois en majorité à vocation agricole, est assurément une épopée passionnante : si elle recoupe tout à la fois l'histoire du paysage, de l'art et de l'architecture, elle retrace également l'évolution des usages et des techniques et, surtout, relate des aventures humaines qui sont au commencement de tout patrimoine.

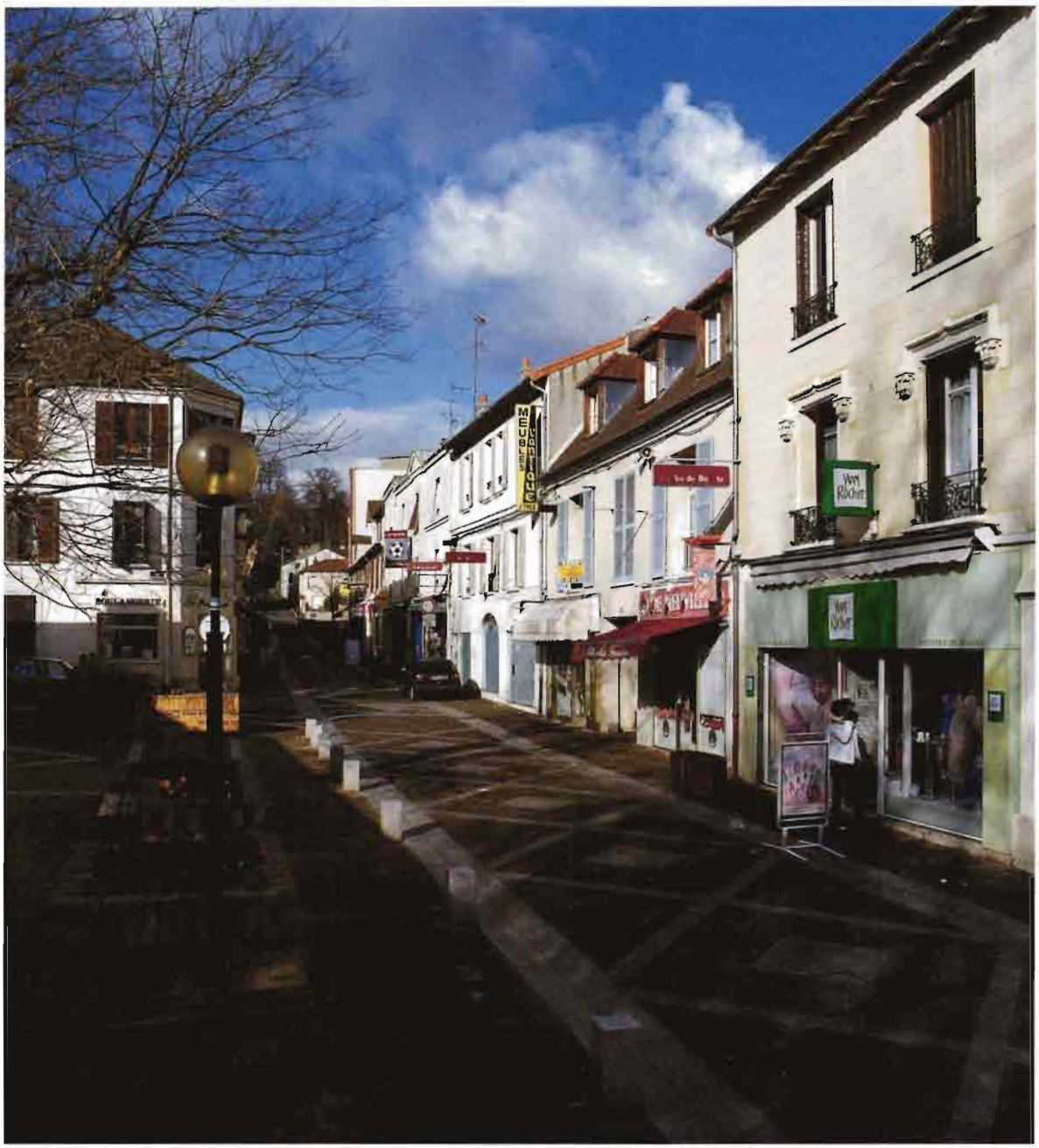
C'est pourquoi les missions des chercheurs de l'Inventaire général, définies par André Malraux en 1964, restent si pertinentes sur notre territoire. En identifiant, recensant et répertoriant toutes les richesses artistiques d'un secteur donné, elles représentent une entreprise méthodique et raisonnée qui s'attache à rendre compte de tous les patrimoines, du plus éclatant au plus modeste.

Ce volume, publié dans le cadre de la collection « Cahiers du Patrimoine », est ainsi consacré à Juvisy-sur-Orge. Il clôt une étude consacrée à la Communauté de communes des Portes de l'Essonne, engagée avec le service de l'Inventaire d'Île-de-France depuis 2003.

Le travail de recherches, mené par Antoine Le Bas, nous permet de découvrir ou de redécouvrir un patrimoine qui illustre une histoire urbaine s'avérant, à bien des égards, représentative de l'histoire de notre département.
Au fil des pages, se dévoilent en effet l'importance, dans le développement de la ville, des voies de communication, qu'elles soient fluviales, terrestres ou ferroviaires, ainsi que l'essor de la recherche mise au service du bien commun.
Richement illustré, cet ouvrage raconte également l'évolution de l'habitat, depuis les maisons de plaisance jusqu'aux lotissements ouvriers, et nous rappelle les périodes historiques qui ont façonné notre histoire, l'importance des liens avec la capitale et la naissance des politiques urbaines.
À travers des documents d'archives inédits, nous retrouvons alors l'histoire de nos prédécesseurs et devinons leur quotidien.

Le Conseil général de l'Essonne est particulièrement fier d'être, en partenariat avec la Région Île-de-France, à l'origine de cette publication de référence. Véritable outil de connaissance, il permettra à tout lecteur de découvrir non seulement l'histoire passée de Juvisy-sur-Orge mais aussi les défis d'une modernité si emblématique de notre département.

Michel BERSON
Président du Conseil général de l'Essonne



Perspective de la Grande-Rue (ancien Grand chemin de Lyon) en direction de la rue Camille-Flammarion.


PIÉTONS
EMPRUNTEZ
LE
PASSAGE
SOUTERRAIN

PRÉFACE

Simple bourg devenu une ville moyenne, Juvisy-sur-Orge semble vouée à un destin modeste. Mais, à portée de la capitale, entre la Seine et le pavé de Lyon, sa position lui donne des atouts et des contraintes ; elle sera, en longue durée, définie voire construite par un rassemblement de flux. C'est donc bien d' « un territoire et des réseaux » qu'il s'agit. Le livre circule entre le fleuve, la route et le chemin de fer. Juvisy a-t-elle manqué sa rencontre avec la Seine ? L'hégémonie du transport ferroviaire et le développement des axes routiers semblent avoir rétrospectivement effacé le rôle du fleuve. L'échec d'un projet de port renforce cette impression. On verra que la Seine a cependant joué un rôle de vecteur, pour les pondéreux – et singulièrement les matériaux de construction –, qu'elle a suscité l'implantation sur la rive droite d'un chapelet d'entreprises et permis, par le canotage et les guinguettes, une appropriation festive du plan d'eau et d'une partie des berges. Il est vrai cependant que la chance de la ville tient au chemin de fer. Le Paris-Orléans (P.O.) et le P.L.M. s'y rencontrent. De cette interconnection avant la lettre naîtra un carrefour de trains de voyageurs et plus encore de marchandises. Juvisy n'en est pas devenue pour autant une ville cheminote mais son nom, comme celui de Villeneuve-Saint-Georges, évoquera longtemps un immense rassemblement de locomotives et de wagons, un paysage de hangars et de signaux. Quant aux routes, la « nationale 7 » et ses affluents ont contribué, grâce à la révolution automobile, à vivifier, mais de façon purement linéaire, le territoire traversé.
Quelle a été « la forme de la ville » dans ses avatars divers ? Juvisy a visiblement souffert de ce maillage imposé qui découpe, voire isole par morceaux l'espace urbain. Il a fallu des passerelles et des souterrains pour recoudre l'ensemble, sans être sûr que la ville n'en reste pas cisaillée. Mais ce livre nous rend surtout attentif aux politiques municipales et nationales dont on peut encore lire les résultats sur le terrain. On voit les moyens mis en œuvre pour étendre par lotissements l'offre de logements, au moment où les Parisiens les plus modestes refluent hors de la capitale. Le poids des préceptes hygiénistes, le choix pavillonnaire, la marge d'initiatives des architectes, autant de pistes qui évoquent celles que d'autres villes de banlieue, prises dans la même vague démographique, ont dû explorer. Il ne suffit pas d'aider à bâtir, en encadrant le nouveau Juvisy dans un système de règles, le devoir des édiles est de fournir à une population en rapide croissance les équipements publics nécessaires. Dans l'Entre-deux-guerres, cette injonction sociale est particulièrement forte. Ici comme ailleurs la municipalité court après sa ville. C'est le temps des bâtisseurs d'écoles, d'hôpitaux et autres salles des fêtes qui se montrent à Juvisy raisonnablement classiques, cachant leurs audaces, c'est-à-dire l'emploi du béton. L'ouvrage signale quelques réussites indéniables, comme le couvent des Dominicains implanté en terre de mission, sur le Plateau. Les bombardements d'avril-août 1944 rasent le triage et blessent le centre-ville. Comme à Athis-Mons, qui a partagé les rails et les bombes, la reconstruction est immense chantier. L'analyse minutieuse qui en est donnée offre l'image d'un urbanisme maîtrisé, aéré qui invente en partie la ville (une place centrale surgit sans antécédent), qui distribue les fonctions selon un « zoning » souple et par là séduisant. La catastrophe de 1944 oblige Juvisy à se penser pour elle-même et non plus comme la résultante des flux. Depuis 1960 où s'achève la Reconstruction, Juvisy a vécu plusieurs cycles économiques, plusieurs programmes d'urbanisme. La fermeture du triage en 1994, la désindustrialisation accélérée qui lui est contemporaine ont gravement affaibli l'emploi et produit des friches de grande ampleur. Nouveau défi pour redonner forme à la ville et maintenir tant bien que mal ce à quoi semble s'appliquer toujours Juvisy, le consensus des citoyens.

Denis Woronoff
Professeur émérite de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

La R.N.7 vue de l'observatoire Camille-Flammarion en direction d'Athis-Mons.

JUVISY-SUR-ORGE
UN TERRITOIRE, DES RÉSEAUX

La villa « Les violettes », 8, avenue de la Terrasse.

INTRODUCTION

Depuis Paris, la route descendant vers le sud traverse Juvisy ; longtemps les « Belles fontaines » ont marqué d'un point fort un paysage dont la ville formait le cadre. Tout document, pourvu qu'il soit ancien, révèle cette dualité fondatrice, la clef de son histoire. Plutôt que d'ajouter encore une monographie à tant d'autres publications[1], il a semblé préférable d'approfondir ici les contours d'une relation essentielle entre un territoire et des réseaux dont la conjugaison est la source d'un ensemble patrimonial et urbain original.

Au départ, il y a un site naturel. L'Orge qui, dans sa course finale, s'approche de la Seine, creuse dans le plateau alluvial un vallon arrosé serpentant du parc de Savigny vers les terres de Juvisy. Son cours se divise ici au milieu des prairies, en bras multiples bordés de saules et de peupliers. Avant de se jeter dans la Seine (à Athis-Mons), l'Orge suit un temps le pied du coteau parallèlement au fleuve, animant ici un moulin, irriguant là des pâtures. Si la rivière, longtemps navigable, apparaît à Juvisy source d'activité humaine, moyennant quelques aménagements, la Seine semble constituer jusqu'au XVIIIe siècle un élément marginal, mais redoutable, dont les dangers (inondations, noyades) l'emportent dans les esprits sur les bénéfices potentiels (trafic, pêche, alluvions). Jusqu'alors, la Seine reste un obstacle que n'affronte ici aucun bac ; elle y dessine la limite d'un territoire dont elle forme la toile de fond. Sans doute trouve-t-on sur ses berges un peuple de pêcheurs amateurs de fritures et de grenouilles ; mais les rives appartiennent surtout au monde étranger de la batellerie qui règne sur le fleuve et ne s'approche des bords que pour de courtes haltes nocturnes ou commerciales. L'imaginaire terrien assimile volontiers la marine fluviale au peuple errant des chemins dont il partage l'étrangeté d'une humanité sans racine. Ce site contrasté où la plaine – longtemps inondable voire marécageuse – n'offre guère de sécurité, s'impose pourtant comme un lieu de passage obligé à la route de Lyon qui, dévalant du plateau de Longboyau, y franchit l'Orge dans sa course vers Corbeil, Melun et Fontainebleau. Juvisy doit donc d'abord le jour et sa prospérité à un site de pont et de passage, au franchissement d'une rivière, propices aux échanges, qu'emprunteront, après la route, les voies ferrées pour y trouver un développement inattendu. Il doit aussi son développement à un terroir qui offre à la culture les ressources d'une production variée, entre les prairies humides de la plaine alluviale, les terres limoneuses du Plateau propices aux céréales – le nom de *Fromenteau* en témoigne toujours – et les pentes d'un coteau qui porte vignes et vergers (essentiellement de pommiers à cidre).

Aussi expliquer la genèse et restituer l'histoire patrimoniale complexe de ce territoire aux prises avec des réseaux toujours plus denses, générateurs de peuplements et d'activités diverses, devait, semble-t-il, prendre en compte l'intrication de ces éléments selon un éclairage particulier dont nous assumons volontiers le risque, voire la partialité. Pour rendre compte de la complexité des événements et de phénomènes en évolution constante et en interaction permanente, une approche pluridisciplinaire s'imposait, qui convoque histoire et géographie urbaines – dans le sillage d'un Pierre Georges, d'un Jean Bastié ou d'un Marcel Roncayolo –, mais aussi histoire des techniques – les publications de François Caron fournissant un fil conducteur commode en matière d'histoire ferroviaire – et histoire de l'art. Car rendre compte d'un patrimoine urbain largement tributaire de la vie des réseaux et d'infrastructures prégnantes exigeait – nous semble-t-il – de restituer les conditions de production d'un patrimoine éminemment spécifique, créées dans un cadre et des circonstances particulières, en constante mutation.

Mais retracer l'histoire patrimoniale d'une commune de grande banlieue conduit à reconsidérer l'évolution et la pertinence de notions qui s'avèrent aujourd'hui dépassées. Car banlieue et périphérie nous renvoient à une centralité capitale inscrite dans une perspective historique qui semble ignorer ou sous-estimer l'importance actuelle d'une urbanisation régionale qui finit par épuiser et remettre en cause cette notion. Si les réseaux – routiers, ferroviaires – obéissent à une organisation et à un aménagement du territoire fortement centralisés, leurs développements et leurs connexions ont produit des pôles régionaux qui atténuent désormais la force de la dialectique centre/périphérie. L'étude des communes de « grande banlieue » amène ainsi à distinguer des centralités locales – dont Juvisy est un exemple – au sein d'une urbanisation dispersée, selon une disposition polycentrique d'une agglomération qui se décompose en territoires multiples.

Au-delà de la commune, il faut, en effet, penser ici en terme de territoire, car Juvisy présente ici un trait original. Bien que de taille limitée tant en superficie qu'en chiffre de population[2], c'est une commune qui apparaît dès l'époque moderne comme le centre névralgique d'un espace, dont l'influence extra-communale s'affirme tôt – avec le château, d'abord, avec la poste, ensuite, puis avec la gare – mais ne prend tout son sens qu'avec l'affirmation de sa place dans le tissu des communes du sud de la banlieue parisienne du fait de sa dimension historique et patrimoniale, de sa qualité architecturale et urbaine, d'une organisation interne génératrice d'une certaine qualité de vie, enfin, du nombre de ses équipements et des services rendus à une population qui dépasse largement celle de la commune. Ce faisant, cette modeste métropole locale pose à la fois la question de la pertinence du cadre de la commune en terme d'aménagement territorial, d'organisation interne et de morphologie du bâti, et celle de sa fonction dans une agglomération de grande banlieue. Ainsi cette forme de centralité locale varie-t-elle au gré des rôles et des circonstances : elle se fonde sur des liens de contiguïté lorsque Juvisy se trouve au centre du projet de Syndicat des communes du Val d'Orge ; c'est la continuité territoriale et la cohérence d'un réseau qui lui valent d'accueillir un temps un relais de poste, en concurrence avec Paray ; des rapports de complémentarité et de continuité régissent ses rapports avec Athis-Mons dans l'organisation et la répartition des fonctions du triage ferroviaire ; c'est la solidarité qui prévaut dans la gestion du chantier de Reconstruction et dans la répartition des équipements communs. Plus qu'une commune de banlieue, insérée dans une urbanisation éparpillée, la place de Juvisy s'avère d'abord être celle d'une métropole locale, d'un centre de ressources (administration, commerces, transports, services divers) au sein d'une agglomération parisienne diffuse, d'où surgissent des pôles d'organisation et de cohésion urbaine. Ainsi analyser la forme urbaine de Juvisy, c'est d'abord tenter d'en saisir l'organisation interne, définir les polarités changeantes, éclatées, parfois complémentaires, parfois antinomiques ; c'est aussi analyser et hiérarchiser les rôles et les fonctions de secteurs dont la répartition et l'évolution doit beaucoup aux aléas de l'histoire. Cette posture de métropole locale, largement héritée du curieux découpage de l'ancienne Seine-et-Oise, n'a pas disparu, tant s'en faut, avec la réorganisation départementale de 1964 qui l'a même traduite dans les institutions en faisant de Juvisy le chef-lieu d'un nouveau canton aux mesures d'une sous-préfecture. Il s'agit donc moins ici de dresser un tableau figé d'un espace urbain complexe et contrasté que de tenter de saisir les composantes d'une ville et de son patrimoine, dans l'espace et dans la durée, entre extensions et divisions spatiales, structures matérielles et pratiques, réseaux externes et flux internes, décisions politiques face aux réactions/interactions. Il était, dès lors, difficile de tenter une analyse des formes architecturales sans poser la question d'échelle, envisager l'environnement et replacer l'architecture dans sa dimension urbaine. C'est tout le paradoxe d'une démarche fondée sur les fruits d'un inventaire topographique – à l'origine de la documentation rassemblée et des réflexions qui suivent –, confrontée à l'insaisissabilité et à la transversalité de réseaux multiples dont Juvisy a, depuis un certain temps, constitué un nœud stratégique. Rendre compte d'un tel patrimoine exigeait donc d'adapter la méthode au cadre et à la singularité historique du lieu. Car les enquêtes menées sur l'histoire patrimoniale de Juvisy fournissent la matière première de cet ouvrage fondé, à l'origine, sur une étude architecturale et urbaine.

L'analyse des évolutions de la forme urbaine s'appuie ainsi sur l'observation et les contours d'un territoire, mais aussi sur la façon dont la ville et les réseaux s'en sont emparés pour les investir, les aménager et y laisser une trace. L'épaisseur de cette urbanisation pluriséculaire offre ainsi à la fois une dimension territoriale et un fil

historique qui justifie une approche chronologique ; la périodisation – dictée par son objet – tente d'en dessiner les lignes de force.

Avant le XVIIe siècle, Paris semble n'exercer aucune attraction sur Juvisy et le passage d'un grand chemin par le bourg n'y produit que des effets commerciaux limités. C'est alors que la navigation fluviale va permettre à une activité pré-industrielle (la briqueterie) de répondre au marché de la construction parisienne. Parallèlement, l'émergence d'un pouvoir central fort et d'une capitale politique – dont Paris est le siège – suscitent la construction d'une pléiade de résidences aristocratiques satellites, dont l'implantation est déterminée par leurs relations routières avec cette dernière. La politique d'aménagement et d'organisation nationale, sous la forme d'un programme de grands travaux de voirie, place Juvisy au premier rang de l'actualité pour la construction d'une ambitieuse déviation routière couronnée d'un ouvrage d'art remarquable, puis par le développement économique et commercial qu'engendre un trafic en pleine expansion. Les deuxième et troisième tiers du XVIIe siècle, durant lesquels l'ouverture de réseaux de communication modernisés place Juvisy dans l'orbite de la première ville du royaume, s'avèrent donc décisifs pour l'évolution du bourg, d'un statut de terroir rural à celui de lointain satellite parisien.

Les étapes suivantes épousent les cadences de l'évolution des réseaux : après l'essor routier et fluvial de la Restauration et de la Monarchie de Juillet, l'extraordinaire développement des réseaux ferroviaires sous le Second Empire et la jeune Troisième République fait de Juvisy un point d'interconnexion des réseaux (P.O., P.L.M., Grande Ceinture), tant pour les passagers que pour les marchandises, contribuant à la mutation urbaine d'un bourg jusqu'alors rural. Simultanément, le pont jeté sur la Seine transforme la traversée de Juvisy en maillon d'un nœud routier dont le trafic automobile exploitera ultérieurement la commodité. Les divers modes d'interférence des réseaux entre eux (de la complémentaire coordination à la concurrence sauvage, jusqu'à la disparition des diligences) ont alors un impact considérable sur l'évolution d'un bourg qui leur doit les principaux traits de sa forme urbaine.

Dans cette perspective, la Grande Guerre apparaît moins ici comme une césure que comme un tournant puisque, aussi bien, le chemin de fer est mobilisé dans l'organisation de la défense nationale, et à travers lui, une part de la cité. La modernisation des réseaux ferrés et routiers, dans l'entre-deux-guerres, inspire désormais à une administration municipale qui est d'abord une émanation du personnel cheminot et du monde des lotissements, une politique volontariste qui marque durablement le paysage urbain de ses équipements édilitaires tandis que des pans entiers de l'ancien bourg (parc du château, terres agricoles du Plateau) disparaissent sous les coups de butoir d'une urbanisation galopante.

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'importance stratégique du nœud ferroviaire local expose Juvisy aux bombardements et aux destructions massives : l'administration de la Reconstruction s'emploie seize ans durant (1944-1960) à remodeler une forme urbaine inédite dont la ville sort renouvelée et rajeunie, sans doute mieux armée pour faire face aux défis de l'évolution annoncée de l'agglomération parisienne.

Celle-ci passe d'abord par une réforme administrative territoriale (création du département de l'Essonne en 1964, création du canton de Juvisy la même année), mais se traduit encore ici par une modernisation des réseaux routiers et ferroviaires dont l'ouverture de l'autoroute du Sud (1960) et la création du R.E.R. (en 1968 et dans les années qui suivent) seront les éléments les plus visibles, alors que la population de Juvisy évolue avec la fermeture du triage (1995) et l'extension en tache d'huile de la banlieue. Conscientes de ces évolutions et de leurs conséquences en terme d'aménagement, les municipalités successives manifestent depuis 1977, voire depuis la Reconstruction, leur volonté de maîtriser l'évolution inévitable d'une commune de grande banlieue confrontée à la pression croissante des réseaux et aux mutations qu'elles impliquent en matière d'occupation des sols et d'organisation urbaine. L'aboutissement au cours de l'année du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) constitue le dernier acte d'un volontarisme urbanistique opiniâtre dont les phases successives ont modelé le paysage monumental de Juvisy.


RIS au Sr. marquis de Ris.
la Borde Ferme
Grign
Justice
rosay
Justice
Une Ficie
E
Chatillon
Dravay
R.
Nouveau Chemin
Campement du Regiment de Quercy
moulin
Juvisy a mr. le Marqu
Athis chateau a Mr. le Mareschal de Roquelaure
Endroit ou l'on ado Juvisy et ou le travaille au n de Jeaune.
Mons dependant D'athis

UN TERROIR RURAL SUR LA VOIE DE L'HISTOIRE NATIONALE 1632-1839

« Carte et plan figuratif du chemin de Versailles à Fontainebleau figuré sur les lieux et dressé pour servir au voyage du Roy dans le mois d'août 1724 » par Daudet, ingénieur-géographe. AD Yvelines(A242).

L'église Saint-Nicolas : vue prise du côté sud vers 1900, avant la construction du presbytère.
Carte postale, AD Essonne.

Vue cavalière de Juvisy, d'Athis-Mons et de Viry-Châtillon, dessinée à la plume sur parchemin entre 1556 et 1625 :
détail représentant le bourg de Juvisy. AD Essonne (26J29).

Les origines

Bien qu'une historiographie mythique situe sans preuve à Juvisy l'emplacement d'une bataille relatée dans *la Guerre des Gaules,* l'installation humaine en ces lieux semble d'abord redevable au cadre agreste et verdoyant d'un site naturellement favorable à l'activité humaine : l'Orge qui y creusa un vallon avant de rejoindre la Seine, arrose des parcelles riveraines dont le défrichement se fit d'abord sous l'impulsion de l'Église qui y implante assez tôt une communauté monastique. La seigneurie de Juvisy qui, dès 1136 appartient à l'abbaye de Marmoutiers-les-Tours, installe à Juvisy une petite colonie de moines bénédictins[1] à qui l'on doit l'érection – au cours de la première moitié du XIIe siècle – d'un sanctuaire voué à Saint Nicolas, surmonté d'un clocher carré percé de baies en plein cintre et couvert d'un toit en bâtière[2].
À la fin de ce siècle, une maladrerie – attestée dès 1182[3] – s'insère parmi les établissements religieux qui concourent à la mise en valeur de terres jusqu'alors incultes. Cette institution hospitalière et d'assistance dont les vestiges demeureront jusqu'au XVIIIe siècle en marge du bourg[4], accompagne un mouvement général de conquête de l'espace extra-urbain, relayé ailleurs ultérieurement par les ordres mendiants.
La vague de défrichements des XIe et XIIe siècles, qui s'était surtout traduite par la conquête de terres céréalières, profita largement à la culture du blé, omniprésent sous des formes diverses dans l'alimentation paysanne (bouillies, potages, galettes...)[5]. L'essor des emblavures engendre ainsi la multiplication de moulins sur les rivières, comme l'Orge qui fournit ici la force motrice, aussi modeste ou irrégulière soit-elle. L'existence du moulin de Juvisy est attestée par un accord du 11 août 1362, conclu entre le prieur de Corbeil et la comtesse de Flandres[6]. Un dessin sur parchemin de la fin du XVIe siècle, voire un peu plus tardif, nous représente un moulin par en-dessous, muni d'une roue de côté, qui utilise alors l'un des bras d'une rivière aux ramifications multiples.


F
M
P
Le prieur de Jumiegy pretend que toute cette pomme depuis les ponts de Jumiegy jusques a
L
P
P
E
D
L
N
O
N
P
P
P
P
E3
E2
A

La Seine et la route : une convergence bénéfique

La navigation fluviale et le marché parisien : une tuilerie-briqueterie pré-industrielle

Si la meunerie demeure une activité artisanale d'intérêt local utilisant l'Orge pour force motrice, la tuilerie-briqueterie qui fonctionne à Juvisy du XVIe au XVIIIe siècle constitue une activité d'abord tournée vers le marché parisien, et qui ne doit sans doute son existence qu'à ce dernier. C'est une petite industrie qui trouve dans la Seine un mode d'acheminement économique, adapté aux produits pondéreux. Cette activité, dont la construction de l'hôtel parisien de Nevers en 1571 fournit la première mention[7], durera près de deux siècles avant de disparaître. Il semble que, contrairement à ce que l'on observe ailleurs en Île-de-France, la production de briques ait ici précédé celle de tuiles, qui n'apparaît qu'au siècle suivant. Sa localisation demeure assez imprécise, les diverses sources[8] balançant entre Viry-Châtillon et Athis, avec une implantation médiane, juvisienne, fixée à l'emplacement approximatif de l'actuelle gare voyageurs par la Carte des chasses. L'établissement dispose en 1643[9] d'une aire de travail (pour le moulage) et d'une vaste halle de séchage avec un four pour la cuisson des pièces, auquel est associée une maison d'habitation avec ses dépendances. La production annuelle, prévue pour 1654[10], est de 200 000 tuiles, confectionnées à partir d'une glaise puisée à proximité dans les terrains alluvionnaires, mêlée de sables des environs. L'entreprise pré-industrielle est soumise à un rythme saisonnier ; la production est achetée sur place, contribuant sans doute au remplacement progressif des couvertures locales de chaume. Mais la création de cette briqueterie témoigne précocement de l'aptitude de certains juvisiens à exploiter les ressources locales pour tirer profit de la construction « brique et pierre » dont la vogue se répand alors à Paris[11]. Si la Seine s'avère, depuis toujours, un vecteur favorable aux échanges humains, son utilisation pour pénétrer le marché parisien et prendre part à la construction de la ville semble assez inédite, inaugurant grâce au fleuve de nouveaux rapports entre la capitale et son « arrière-pays ». Mais, bien avant de servir de carrière aux constructions parisiennes, les campagnes environnantes accueilleront les « maisons des champs » de riches et influents Parisiens, désireux d'investir leur fortune dans un domaine susceptible de les enrichir en retour et de les doter du statut social que confère alors la propriété foncière[12].

Vue cavalière des bourgs de Juvisy, d'Athis et de Viry-Châtillon dessinée sur papier, 1re moitié XVIIe siècle. Lycée Saint-Charles, Athis-Mons.

La route, la capitale et le château

Les bombardements du printemps 1944 ont détruit un château qui, avec l'église Saint-Nicolas, le parc et le pavillon «Louis XIV», constituaient les vénérables «antiquités» de Juvisy. Bien qu'amplement photographié pendant un demi-siècle[13], ce château demeure méconnu, et rares sont les indices permettant de cerner ses auteurs et d'en établir une datation approchée.

À l'extrême fin du XVIe siècle et durant les trois premières décennies du siècle suivant, la famille Chauvelin possède l'essentiel des terres de Juvisy. Le centre du bourg rassemble alors l'église médiévale, la bâtisse du prieuré au nord, un édifice au sud appelé «la Grande maison» par les habitants. Nul château sur les cartes anciennes, ni de parc sur un coteau planté de vignes[14], au pied duquel l'Orge serpente encore et se divise en plusieurs bras.

En 1632, Louis Chauvelin cède son patrimoine juvisien à Michel Le Masle, secrétaire et intendant du cardinal duc de Richelieu[15]. Michel Le Masle demeure seigneur des lieux jusqu'en 1657 ; deux ans plus tard, le domaine est racheté par Antoine Rossignol (1600-1682), secrétaire du Chiffre. Un acte conservé aux Archives départementales de l'Essonne attribue sans ambiguïté l'initiative du parc à Michel Le Masle[16]. Compte tenu du degré d'intégration du château et du pavillon dans ce groupe homogène et solidaire par ses aménagements, il semble peu probable que l'ensemble – château, parc et pavillon – ait été conçu par des commanditaires multiples, autres que Le Masle, même si, après lui, divers intervenants ont pu y apporter des modifications secondaires[17]. Mais c'est la desserte routière qui détermine Michel Le Masle à acquérir le domaine, et c'est elle qui fait alors entrer le bourg dans l'orbite parisienne : de même que Richelieu choisit Rueil en 1633 pour sa tranquillité mais aussi pour sa liaison commode tant avec Paris qu'avec Saint-Germain grâce à la route de Normandie (l'actuelle R.N. 13)[18], Juvisy séduit l'homme de confiance du cardinal par la présence du grand chemin de Lyon.

Nous savons par une étude récente[19] que ses responsabilités et sa proximité avec le cardinal ministre avaient enrichi Michel Le Masle, qui disposait ainsi d'une richesse foncière et pécuniaire lui permettant de faire construire et de se comporter, à l'occasion, en généreux mécène[20]. Dans l'ombre d'un puissant homme d'État, volontiers bâtisseur[21], entouré des peintres et artistes les plus en vue de son temps[22], Michel Le Masle semble avoir souhaité se doter, à l'instar de son maître, d'une résidence champêtre, non loin de la capitale du royaume, dans un cadre aménagé et décoré par des artistes de renom.

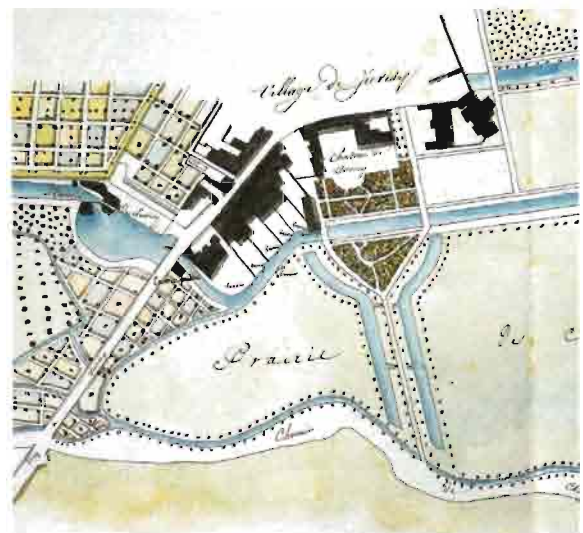
Vue du château de Juvisy, côté cour, et du « pavillon Louis XIV ». Carte postale (vers 1900), AD Essonne.

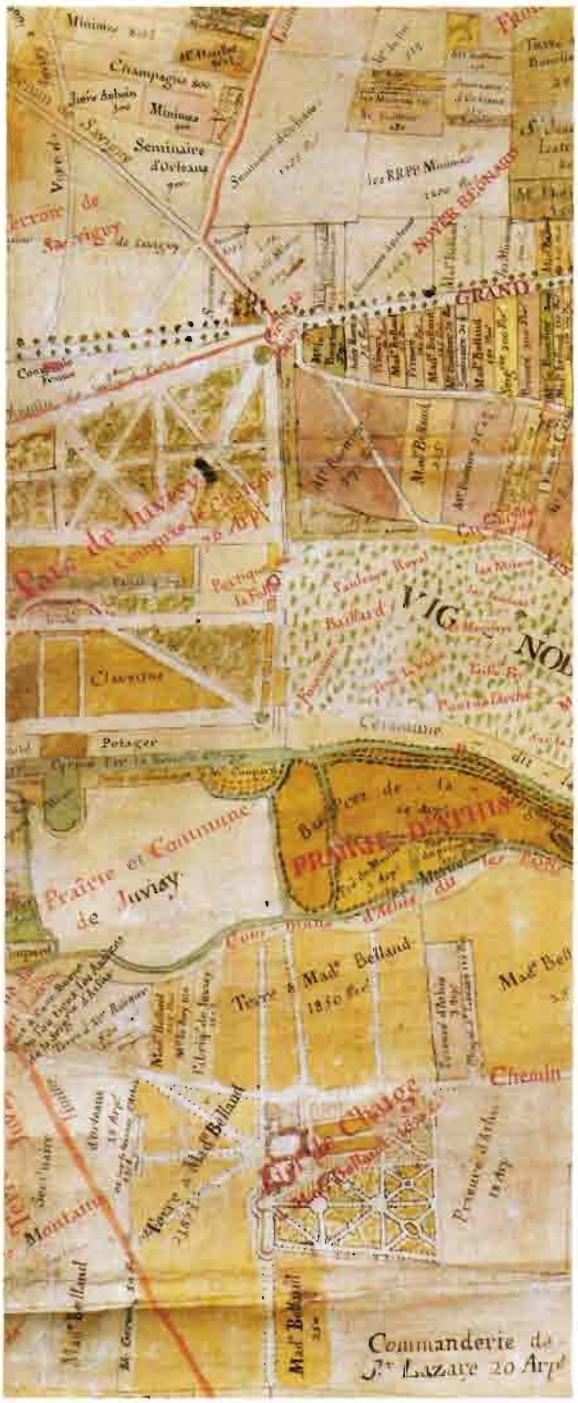
Décors peints des plafonds du château représentant les Parques et un Couronnement de la Vierge. Cartes postales (vers 1900). Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux.

Le château, dont l'architecte n'est pas identifié et dont nous pouvons esquisser le parti initial grâce à un tableau de Pierre-Denis Martin (1673-1742) réalisé vers la fin du XVIIe siècle ou le début du siècle suivant[23], et à la description qu'en donne Dézallier d'Argenville[24] vers 1760, se compose alors d'un corps principal d'un étage carré surmonté de combles. Un léger avant-corps central de trois travées, couronné d'un fronton, interrompt ce parti d'une élévation triple. Le bâtiment abrite, entre autres, le salon et l'escalier d'honneur. De part et d'autre, se déploient deux ailes en retour, dont l'une loge une galerie, selon un parti hérité du siècle précédent mais dont le goût se prolonge durant tout le XVIIe siècle[25]. D'après l'auteur du *Voyage pittoresque,* la galerie présentait plusieurs tableaux dont quelques copies de P.-D. Martin des *Conquêtes de Louis XIV* d'après Van der Meulen. Il s'avère impossible de dire si le tableau commandé à P.-D. Martin pour commémorer la visite qu'aurait rendue le roi Louis XIV à Juvisy, figurait alors dans la galerie. Le plafond peint du salon représentait les *Noces de l'Amour et de Psyché,* attribuées selon les traditions à un maître italien ou à l'atelier de Le Sueur[26]. À l'étage, la pièce centrale s'ouvre sur un balcon de ferronnerie porté par de lourdes colonnes baguées. La façade principale du château donne sur une cour, fermée par les douves d'une Orge domestiquée, dont la perspective se prolonge jusqu'à la Seine par une avenue plantée, encadrée de prairies. Contrastant avec les constructions antérieures, le château, campé au pied du coteau, s'inscrit dans un site dont il utilise le relief et les ressources : jusqu'alors vagabonde, la rivière rectifiée et canalisée dessine l'un des axes du parc régulier établi sur les pentes jadis en vignobles.

Les photographies anciennes restituent l'aspect d'un bâtiment affecté par les restaurations menées entre 1857 et 1859 par le comte de Montessuy, dont l'acquisition par la municipalité en 1901 transformera considérablement les dispositions intérieures.

Plan aquarellé accompagnant le projet de construction d'une usine sur l'Orge à Juvisy, émanant du comte de Montessuy, daté du 10 octobre 1825. AD Essonne (7S63).



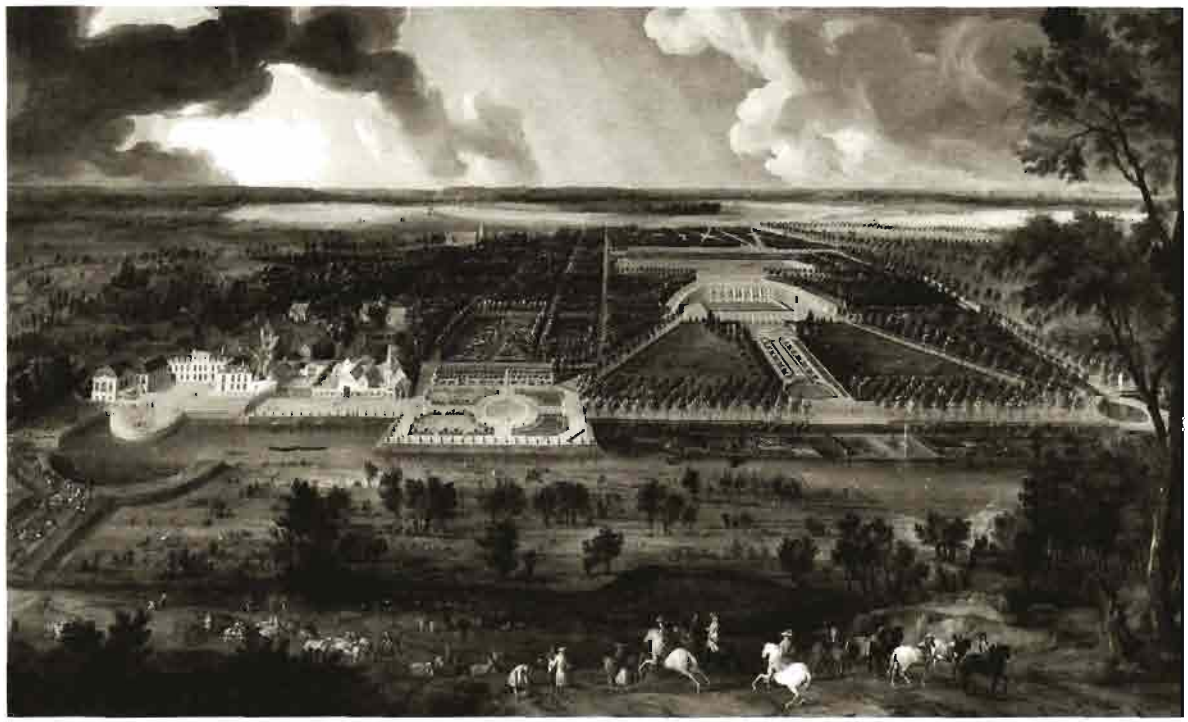


« Plan général d'Athis-sur-Orge... extrait des anciens plans de 1631 et 1745 » par Claude Roux, arpenteur et géographe, 1750 : détail de la partie du plan concernant la moitié nord du parc de Juvisy. AN (N II Seine-et-Oise 36).

Le parc

Ces travaux ne sauront cependant altérer la dualité initiale d'un parti qui juxtapose parc et château, comme si ce dernier avait précédé le premier, selon une disposition prenant en compte une topographie prégnante (relief, cours d'eau, route et village) ; dualité qui présente l'originalité d'ignorer les compositions axiales mises au point au cours du siècle précédent[27]. La confrontation initiale – manoir - église/cultures – inspire ainsi au dessinateur une double recomposition, mettant l'église entre parenthèses et liant le nouvel ensemble (château/parc) grâce au pavillon « Louis XIV », à ses parterres et à l'Orge canalisée. L'environnement fait ici l'objet d'un traitement particulier : implanté aux marges d'un bourg préexistant, le parc se développe en prenant appui sur l'agglomération qu'il respecte. Établi en lisière d'un grand chemin, il s'en trouve protégé par des massifs boisés formant écran.

En référence à l'histoire des idées, des goûts et de la sensibilité, Monique Mosser a pu souligner la féconde proximité de la rêverie littéraire avec l'art des jardins, rappelant, notamment ce que doit la *Clélie* – publiée par Madeleine de Scudéry de 1654 à 1660 – à leur évocation, plus ou moins détaillée[28]. Sous sa plume, le parc de *Carisatis* (dont la clef doit être Athis-Mons/Juvisy), offre « mille agréables inégalités ». Le parti du parc de Juvisy – dont le tableau de P.-D. Martin nous restitue l'état à la fin du XVIIe siècle – joue en effet des eaux et du relief : relief d'un coteau descendant en terrasses du plateau vers la Seine ; eaux des sources, de l'Orge et de la Seine dont la pente stimule le mouvement et dont les cours parallèles dessinent avec l'avenue du château et l'axe du parc une trame orthogonale. La composition – telle que la dessine le plan des années 1650 – témoigne ainsi d'une maîtrise particulière dans l'utilisation et la mise en valeur d'un relief accusé, par un traitement étagé, scandé de palier en palier par le petit canal, la terrasse et le canal de l'Orge, tandis que les pentes sont modelées en rampes, escaliers, glacis, talus, fer à cheval et grotte[29]. Ménageant à ses extrémités des espaces abrités, le fer à cheval, traité en mode rustique[30], est creusé de niches abritant – jusqu'au début du XXe siècle – des statues colossales d'Hercule, de Minerve ou d'autres figures non identifiées. L'inspiration du créateur ne se borne pas aux jeux d'eau mais multiplie les effets



« L'entrée de Louis XIV au château de Juvisy » : tableau de Pierre-Denis Martin, fin du XVIIe siècle environ.
Reproduction du Service d'étude et de documentation du Département des peintures du Musée du Louvre.

Vue perspective du fer-à-cheval : état actuel.

Vue intérieure de la grotte située au-dessus de la terrasse du fer-à-cheval.

Statue colossale d'Hercule dans sa niche du fer-à-cheval.
Carte postale (vers 1900). Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux.

végétaux, distribuant bois, parterres de topiaires, tapis de verdure, buissons en bordures, boulingrins, potager, prairie et saulaie ; le tout réparti et groupé en massifs, parterres, avenues et ronds-points. De ce parti complexe mais régulier, nettement hiérarchisé (selon un ordre végétal : arbres, arbustes, buissons, pelouses, potager...) et planté dans un relief marqué se dégage un dessin vigoureux, habile, toujours maîtrisé et particulièrement flatteur pour le site[31].

L'animation de ce vaste espace doit beaucoup à l'eau qui descend des sources du plateau, et, de grottes en bassins, rejoint peu à peu le canal de l'Orge et le miroir d'eau, avec la Seine en toile de fond. Si la déviation de l'Orge ajoute un atout défensif (pour le château) au charme des flots, résurgences du coteau et fleuve ne servent qu'à l'animation de la composition végétale[32].

Le parc de Juvisy s'avère ainsi assez fidèle au goût des années 1650, dont témoigne Madeleine de Scudéry qui apprécie particulièrement l'ouverture d'un jardin sur son environnement. « Les vues étendues constituent un des agréments les plus appréciés du jardin et Mademoiselle de Scudéry les détaille avec prédilection. Ce n'est pas tout à fait la campagne, mais un paysage proposé au regard à partir d'un point de vue tout exprès ménagé : belvédère, terrasse ou allée haute... Les découvertes sur les lointains apportent au promeneur la surprise d'une fuite soudaine vers l'infini, une illusion de liberté »[33].

D'une attribution encore incertaine, – faute de monographie qui lui soit consacrée – le parc de Juvisy invite à se demander si le parti général est l'œuvre d'un architecte[34] ou d'un maître[35] capable de dresser un plan d'ensemble prenant en compte les plantations, les jeux d'eaux et les fabriques dans une composition qu'ordonne le relief d'un coteau et que met en scène le site de la vallée de la Seine.

Le pavillon

Le pavillon « Louis XIV », détruit en 1908 pour faire place à l'école primaire de filles, apparaît comme le pendant construit de la grotte rustique du fer à cheval. Son parti massé le rattache sans doute aux cabinets et autres fantaisies architecturales. Mais la composition de sa façade en arc de triomphe et ses portraits en niches – d'empereurs romains ? de souverains français traités à

l'antique ?[36] – l'inscrivent dans la production architecturale éphémère et glorieuse des « entrées royales » inspirées de l'iconographie du triomphe du Prince, des années 1610-1630, tandis que son parement rocaillé et son escalier à volées divergentes traduisent un maniérisme marqué. Implanté à la fois en marge du château et à l'extrémité d'un parc vers lequel il tournait sa façade, ce pavillon constituait comme une entrée monumentale et un belvédère rustique érigé entre cour et jardin.

Le « pavillon Louis XIV » : façade antérieure photographiée vers 1900 par Eugène Atget. Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux

Infrastructures du pont des Belles fontaines : perspective des arcs étrésillonnant la voûte et les ébrasements.

Le détournement du pavé de Lyon : la nouvelle route et le pont des Belles fontaines

Intersection des actuelles rues Camille-Flammarion (ancienne Grande-Rue), du Docteur Vinot (ancienne rue de la mairie) et Piver. Carte postale (vers 1900). Collection Francis Attou.

Le « point noir » d'un réseau

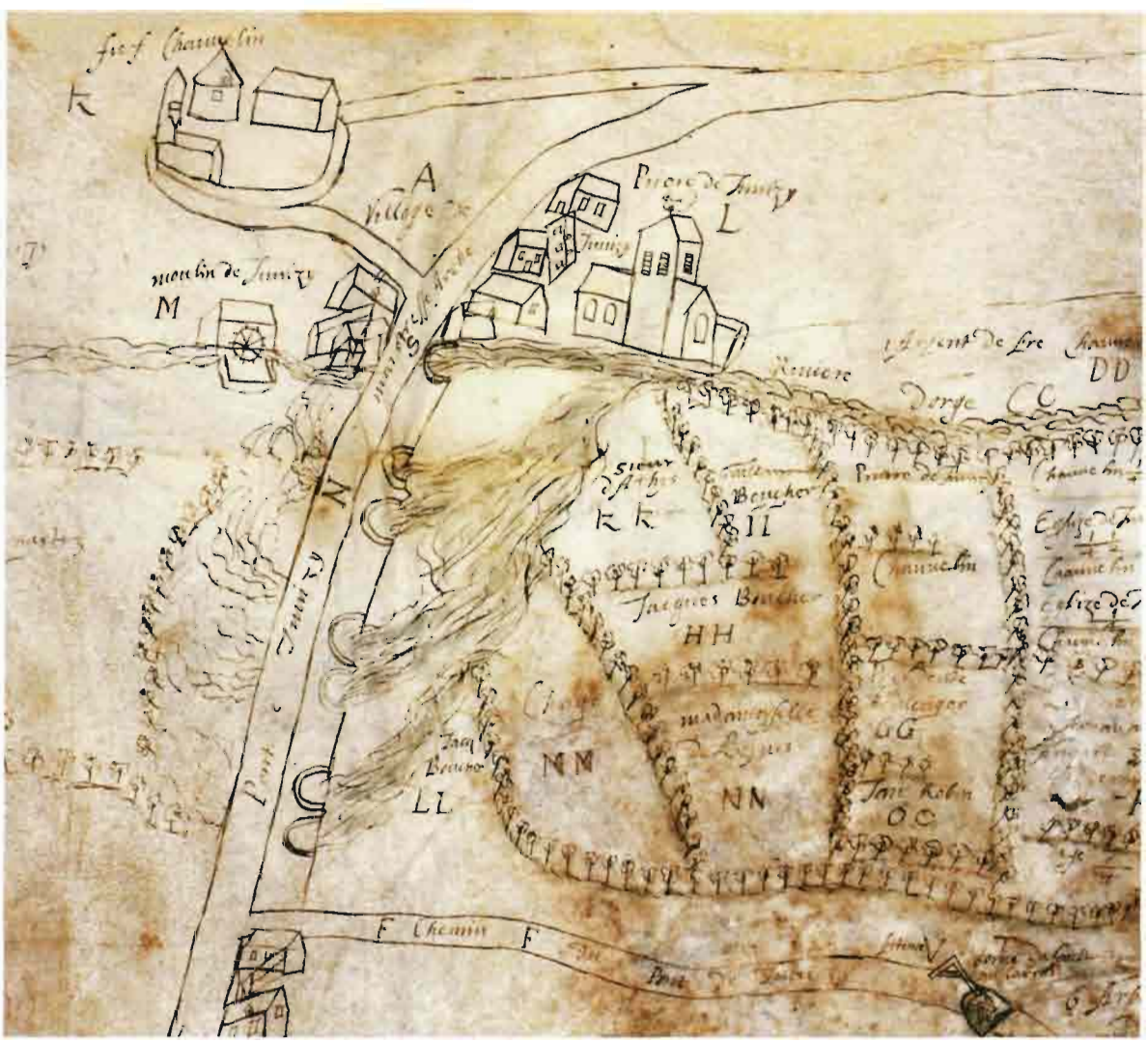
L'actuelle route nationale 7 emprunte, au moins entre Paris et Corbeil, l'antique tracé d'une voie romaine[37] reliant la Lutèce gallo-romaine à la ville de Sens (via Melun), dont l'importance ancienne justifiait une route directe. Cette relation se trouve confirmée au Moyen Age par la soumission de l'évêché de Paris à l'archevêché de Sens[38]. La *« Guilde des chemins de France »*, éditée par Charles Estienne pour la première fois en 1553, qui recense les axes majeurs du royaume, indique la route de Paris à Lyon par Roanne. Cet axe, qui revêt alors une importance économique et stratégique nouvelle avec l'essor des relations transalpines consécutif aux guerres d'Italie, suit jusqu'à Corbeil la route actuelle par Villejuif et Juvisy[39].

Après une prise de conscience de ces enjeux – théorisée sous les rois précédents[40] –, l'avènement du règne de Louis XIV coïncide avec la mise en œuvre décisive d'une politique d'aménagement du territoire susceptible de favoriser le développement commercial et manufacturier du pays et d'assurer un efficace système de défense du « pré-carré » ; cette réflexion souligne l'importance stratégique d'un réseau national et poursuit la nécessaire mise à niveau d'infrastructures aussi vitales[41]. Dans cette perspective, les « points noirs » du réseau vont être systématiquement résorbés par des ingénieurs civils que le régent Philippe d'Orléans organise dès 1716 en corps des Ponts et Chaussées[42].

Le « grand chemin » de Lyon par le Bourbonnais – qui n'est pas encore pavé – présente alors deux difficultés dans la traversée de Juvisy. L'Orge présente ici la forme d'un cours d'eau aux bras multiples, divaguant dans une plaine inondable au gré des variations de débit. Cet obstacle se franchit sur une « chaussée » constituée d'un long talus percé de plusieurs arches. Ce long remblai de terre est soumis à une sape diffuse mais quasi continue causée par l'action de flux multiples et changeants[43]. Une carte des premières décennies du XVIIe siècle témoigne de l'importance de cet obstacle naturel auquel s'ajoute celui de la « montagne de Juvisy »[44]. La traverse de Juvisy présente, en effet, un profil particulièrement escarpé depuis le niveau de l'Orge jusqu'au plateau, au lieu-dit « Fromenteau ». Sur près d'un kilomètre, la route accuse une forte pente, de 15% d'abord, au pied du coteau, se redressant jusqu'à atteindre 18% aux abords

du plateau. À la difficulté du relief s'ajoute l'étroitesse d'une voie bordée de hauts murs, au tracé sinueux, dont le sol devient glissant l'hiver quand l'eau des sources voisines y gèle. On ne compte plus les accidents qui font des victimes tant parmi les villageois que chez les voyageurs de grand chemin. La fréquentation de ce « point noir » par le duc d'Antin – qui l'emprunte pour se rendre à son château de Petit-Bourg, près d'Évry[45] – et par la Cour – dont le déplacement annuel à Fontainebleau met en mouvement plusieurs centaines de personnes, avec le train de matériel et de bagages correspondant[46] –, contribua peut-être à son redressement[47].

Vue cavalière de Juvisy, d'Athis-Mons et de Viry-Châtillon, dessinée à la plume sur parchemin entre 1556 et 1625 : détail représentant le bourg de Juvisy. AD Essonne (26J29).



Dessins aquarellés anonymes montrant le profil du talus de la nouvelle route de Fontainebleau depuis son départ de Viry jusqu'au coteau de Juvisy, comportant le pont du Mort-Rû et celui des Belles fontaines. Milieu du XVIIIe siècle environ. BnF (TopoVa Essonne).

Le redressement routier

À la suite du vaste programme de rénovation des ponts et chaussées lancé en 1720[48], le « point noir » de Juvisy est réduit par l'exécution de l'arrêt du 2 janvier 1722[49] : le duc d'Orléans commande un projet visant à redresser la route de Paris à Nemours par Juvisy. L'ouvrage, réalisé de 1724 à 1728, frappa les esprits par son ampleur. Résolvant d'une seule foulée le franchissement du cours de l'Orge et l'escarpement de la « montagne », la déviation consiste en un tronçon nouveau, long de 2728 mètres, partant de l'ancienne ferme de Fromenteau (à l'emplacement approximatif de l'actuelle pyramide) jusqu'au Pont d'Antin sur le territoire de Viry-Châtillon. Pour réaliser une voie en pente douce (de 4,16%) et régulière, il faut creuser dans le coteau une tranchée profonde (jusqu'à 12,34 mètres) dont les déblais fourniront les matériaux du remblai établi en contrebas sur une longueur de 509 mètres. À cette occasion, le cours de l'Orge est redressé et franchi de front par deux ouvrages : le plus important, d'abord nommé le « Pont du Roy », est plus connu sous le nom de « Pont des Belles fontaines » ; le second, baptisé « Pont du Mort-Rû », enjambe un bras devenu secondaire, irriguant des prairies marécageuses de Juvisy et de Viry.

Vue aérienne du talus de la R.N.7 au niveau du franchissement des voies du P.O. et du pont des Belles fontaines. Carte postale (vers 1950). Collection Maison de banlieue et de l'architecture, Athis-Mons.

La nouvelle chaussée

À considérer l'opinion des usagers du XVIIIe siècle, il semble que l'élégance et la hardiesse du pont des Belles fontaines aient éclipsé l'ampleur et la réussite technique que représenta, en son temps, le contournement de Juvisy.

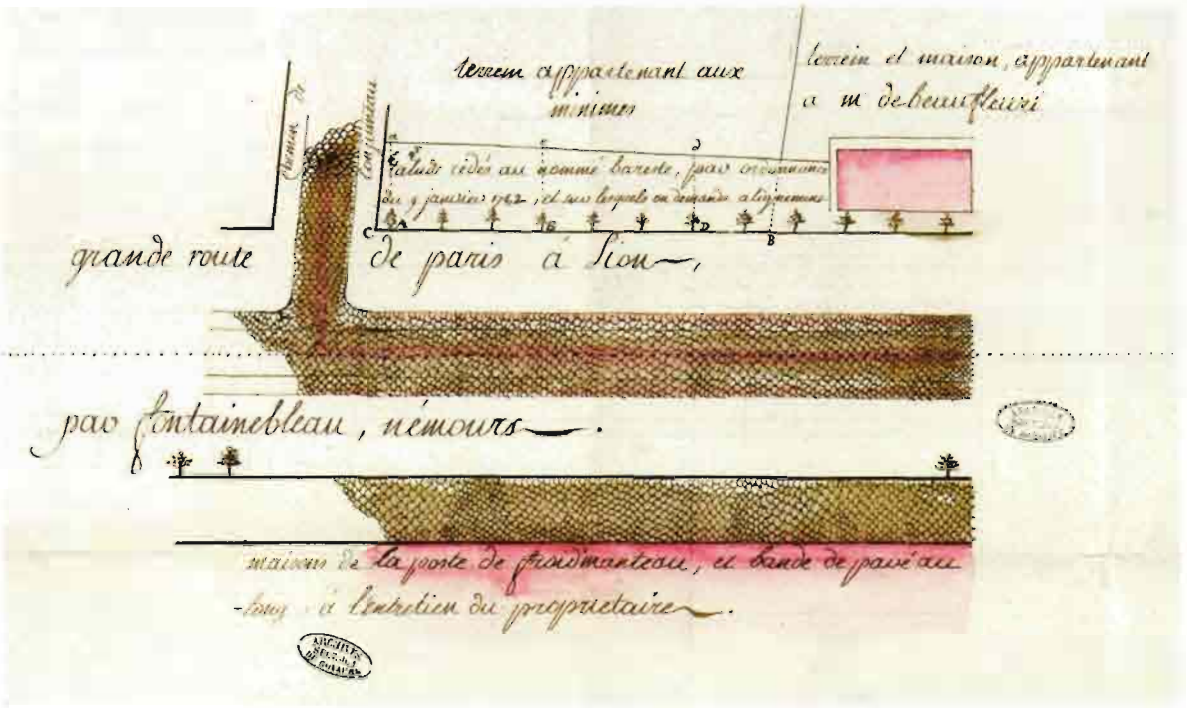
Créer de toute pièce cette chaussée sur 2 728 mètres exige alors de déplacer près de 210 000 m³ de terre et de roche, avec les moyens de l'époque, c'est-à-dire avec les bras des terrassiers et ceux des hommes de troupe, ainsi qu'avec des brouettes et quelques tombereaux[50]. Si la déviation de Juvisy répond, par son tracé, à la conception classique des routes neuves – une succession de longues droites reliées par des courbes – le profil en long de la route se révèle novateur par la manière dont les ingénieurs ont aboli un relief problématique, en réalisant une pente régulière de 4,16%, désormais accessible sans risque aux voitures, à la montée comme à la descente. Avec ses 17 toises de largeur (soit 33 mètres), la nouvelle route outrepasse largement les normes établies en 1720 pour les grands chemins du royaume ordonnant d'élargir jusqu'à 60 pieds entre fossés (19,49 m) tous les grands chemins du royaume[51], preuve, s'il en fallait, d'une volonté d'éclat et de magnificence royale. La route se compose d'une chaussée centrale (de 6 mètres de largeur) empierrée de pavés de grès, bordée d'accotements roulables en terre battue destinés à permettre croisements et dépassements. Si le pavement consiste à asseoir soigneusement des pavés de grès sur un lit de sable – technique toujours en usage –, le reste de la chaussée était constitué d'un lit de pierres, posées de chant, sur lequel étaient placées des pierres concassées, tassées à la masse de façon à s'incruster les unes dans les autres[52]. Les contraintes de la circulation des voitures à cheval justifiaient une telle différence de traitement[53]. Suivant les recommandations de l'ingénieur Gautier[54], la déviation de Juvisy reçut un léger bombement central[55] nécessitant l'aménagement de fossés latéraux destinés à capter et à canaliser les eaux de ruissellement[56].

La protection des abords de l'ouvrage nécessita aussi l'installation – de part et d'autre de la route – d'un rang de 85 bornes, plantées depuis la fin de la tranchée (en amont du pont des Belles fontaines) jusqu'au bas de la côte, et interdisant aux véhicules tout passage ou tout stationnement sur les trottoirs latéraux de terre battue entre les rives et les arbres. Car la tentation était grande pour les voyageurs de s'arrêter sur les côtés pour profiter de l'ombre des ormes plantés en 1725 à 50 mètres les uns des autres. La plantation de ces arbres[57], conforme à l'arrêt de 1720, contribuait avec les fossés au drainage de la chaussée ; elle dessinait et délimitait nettement dans l'espace les contours d'un domaine royal inaliénable et faisant l'objet de strictes mesures de police[58]. Au même titre que le bornage, ces plantations participent ici d'un projet plus global – l'embellissement du paysage routier – auquel concourent la construction du pont, le tracé rectiligne de la voie, et l'aménagement du site.

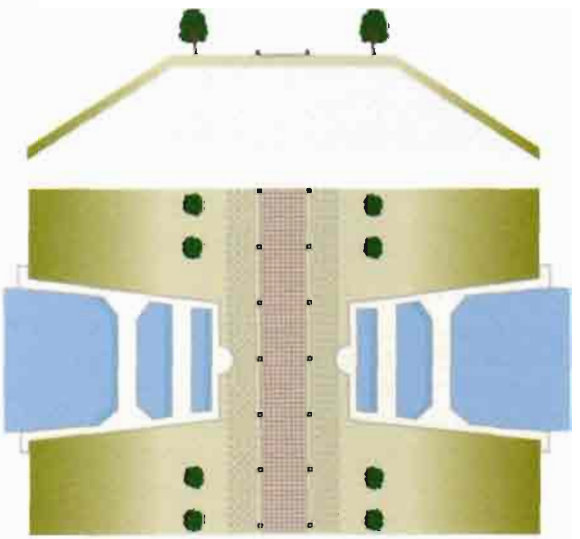
La route, affaire de techniciens

Colbert avait dès 1681[59] attribué la direction des travaux de voirie aux intendants de chaque généralité, à charge pour eux de proposer des projets, de programmer les travaux et de passer les marchés. Les intendants sont secondés dans cette tâche administrative par un trésorier du Bureau de la généralité, qui reçoit le titre de commissaire des Ponts et Chaussées. L'organisation issue de l'arrêt de 1713[60] ne remet pas en cause le volet administratif et politique du système antérieur. Le projet de Juvisy est donc confié au contrôle administratif et financier du trésorier de France, commissaire des Ponts et Chaussées de la généralité de Paris, Jean-François Mignot, seigneur de Montigny[61], avec le titre de « grand voyer » ; l'arrêt du Conseil d'État du 2 janvier 1722 lui confère la responsabilité de coordination, fonction qui n'a rien de symbolique car multiples sont les intervenants, à des titres divers.

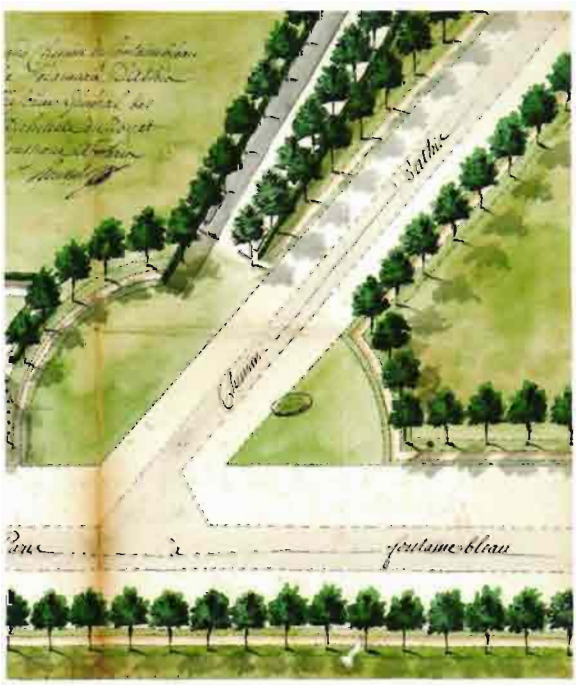
L'arrêt de 1681 prescrit ainsi au commissaire de s'appuyer dans sa mission de contrôle sur la compétence technique de « personnes intelligentes et capables » pour apprécier la pertinence et la rigueur des devis proposés. Cette reconnaissance implicite de la nécessité d'un technicien agissant en tant qu'expert justifie la participation de l'architecte ingénieur Jacques de La Guépière, architecte du roi, promu inspecteur particulier des Ponts et Chaussées le 4 février 1716[62]. Au nombre des onze inspecteurs généraux institués par l'arrêt de 1713, en charge d'inspecter ingénieurs et chantiers de plusieurs généralités, il apparaît, une fois nommément, souvent de façon anonyme, au bas des devis relatifs au chantier de Juvisy.



Plan aquarellé de la route de Fontainebleau au niveau de son intersection avec la rue de l'Observatoire, vers 1769. AN (Z1f 1066).



Plan et profil du talus de la route de Fontainebleau au niveau du pont des Belles fontaines : dessin de Diane Bétored d'après un document du XVIIIe siècle. AD Yvelines (Ponts et chaussées, carton 80, dossier 1846, pièce 2).



Vue cavalière de la route de Fontainebleau à la limite du territoire de Juvisy avec celui d'Athis-Mons, 2e moitié du XVIIIe siècle. AN (Z1f 1066).

Portrait du frère Romain, vers 1700. Musée des Beaux-Arts de Caen, Martine Seyve photographe.

Quant à l'architecte ingénieur de l'ouvrage, il pourrait, selon toute vraisemblance, se révéler un dominicain architecte, originaire de Gand, appelé au service du roi et nommé dès 1685 « inspecteur général des travaux du pont des Tuileries » (actuel pont royal). Intégré en 1716 dans le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, le frère Romain[63] poursuit ses fonctions dans la généralité de Paris, avant d'être autorisé en 1723, vu son grand âge, à limiter ses missions aux élections de Dreux et de Montfort-l'Amaury ainsi qu'à quelques autres chantiers en cours. Malgré sa discrétion, ce dominicain, devenu doyen des ingénieurs de son corps, participa vraisemblablement aux études préliminaires du projet (1714-1715).

De même faut-il également mentionner l'architecte entrepreneur des Bâtiments du Roi, Jacques de Marne, qui a dû également contribuer à ce projet, en tant qu'inspecteur général chargé des travaux de la route de Lyon[64] et qui aurait pris part à sa réalisation si, disparu avant 1722, il n'avait dû être remplacé par La Guépière.

Si l'exacte contribution de chacun des trois derniers acteurs s'avère difficile à cerner, il paraît évident qu'ils ont tous, à un moment ou un autre, collaboré à la déviation de Juvisy qui doit donc être appréhendée comme une œuvre collective où la part dévolue aux corps techniques – architectes et ingénieurs – commence à émerger bien qu'elle soit encore tenue pour secondaire. Pour autant, la déviation de Juvisy relève autant d'un grand geste d'aménagement routier qu'elle renvoie aux chefs-d'œuvre de l'architecture. Une telle distinction, d'ailleurs, s'avère alors peu pertinente quand la théorie architecturale[65] range dans une même discipline architecture civile et architecture hydraulique. Les mêmes hommes dessinent et construisent tranchées, talus et ponts ; à ce titre, la nouvelle section de Juvisy s'inscrit dans le droit fil des pratiques antérieures. Mais ces ingénieurs, qui hésitent de moins en moins à s'attaquer au relief et à remodeler le paysage, illustrent une nouvelle appréhension technicienne de l'espace. La construction de Juvisy participe de ce moment précis où prend corps une politique d'aménagement du territoire mettant en œuvre un réseau routier efficace, s'appuyant sur un corps technique en voie d'affirmation[66] et sur une cartographie précise et systématique, dans la perspective d'un progrès global, économique et social.

Le tracé cartographique et routier

Ce tracé nouveau, qui doit tant à la science de l'ingénieur, en cours de constitution, – mathématiques, trigonométrie, topographie … – est indissociable de sa traduction graphique (plans, profils en long et en large …) grâce à laquelle les techniciens calculent les masses de terre à déplacer, les volumes de pierre à fournir ou la programmation du chantier[67].

Comme le révèlent à la fois l'organisation nationale du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées et la pratique cartographique – tour à tour instrument de conception, de décision et d'exécution – la route nouvelle connaît, au XVIIIe siècle, une sorte de « tension »[68] entre une résolution au plus près des contraintes locales et la mise en

œuvre de considérations de portée plus ambitieuse, faisant intervenir l'art de construire les ponts, l'embellissement des grandes artères du royaume et l'amélioration des flux vitaux pour le pays (commerciaux, militaires...).

Dans ces premières décennies du siècle, le chantier de Juvisy apparaît ainsi à la fois comme l'héritier d'un siècle de volontarisme aménageur et comme annonciateur du progrès des Lumières. Il hérite d'un siècle de maîtrise raisonnée de l'espace, parce que l'amélioration du réseau routier s'inscrit dans la politique d'un pouvoir centralisé pour s'assurer la libre et entière disposition de ses ressources et de ses forces, avec autant de sécurité que d'efficacité. Mais, bien au-delà de la maîtrise d'un territoire, ces travaux préfigurent la capacité des hommes des Lumières à concevoir un cadre de vie revu et corrigé par la main de l'homme. L'aménagement de la déviation de Juvisy, rectiligne et ombragée comme l'avenue principale d'un jardin à la française, ne traduit pas seulement le progrès des sciences de l'ingénieur convoquées pour l'amélioration des transports, mais trahit aussi, par une mise en scène du paysage – dont la perspective s'encadre entre deux rangs de bornes, scandées par les fontaines – la volonté de faire du déplacement un spectacle en constant renouvellement. Au milieu du siècle précédent, la description que donnait Madeleine de Scudéry du site de Juvisy et d'Athis-Mons[69] reflétait encore le sentiment d'une nature merveilleuse dont l'homme s'efforçait de percer les mystères par une approche de type initiatique. Le pont des Belles fontaines témoigne désormais de l'émancipation d'ingénieurs confrontés à une nature, certes redoutable, mais réduite aux lois de la mécanique. La nature que l'on aperçoit du pont de Juvisy est une campagne soumise à l'observation des savants et des agronomes et au savoir-faire des ingénieurs. Et l'on ne sait plus si les gravures d'Aubin-Louis Millin[70] nous montrent le paysage vu du pont des Belles fontaines ou s'il faut – plus vraisemblablement – admirer l'ouvrage d'art que la nature met en scène. L'accessibilité accrue de la route moderne, qu'accroissent encore les innovations apportées à la suspension des voitures et l'apparition de nouveaux véhicules – la chaise et la berline[71] –, facilite et multiplie des déplacements, pratiqués de plus en plus souvent pour le plaisir, car ils sont la source d'un dépaysement auquel des guides de voyages commencent à répondre[72].

Élévation générale du pont des Belles fontaines du côté d'aval : gravure de Pierre-Nicolas Ransonette, extraite de : Aubin-Louis Millin, *Antiquités nationales, ou Recueil des monuments...* 1792 n°XVI, pl. 1, p. 3. BnF (Topo Va Essonne).

Élévation de la fontaine en borne érigée du côté de Juvisy : gravure de Desmaisons extraite de : Aubin-Louis Millin, *Antiquités nationales, ou Recueil des monuments...* 1792 n°XVI, pl. 2, p. 3. BnF (Topo Va Essonne).

Carte des chasses du roi, feuille n°9 (Sceaux), 1765-1768. Service Historique de l'Armée de Terre, Vincennes.

Cassini de Thury (César-François) : La méridienne de l'observatoire royal de Paris, H.-L. et J. Guérout, 1744.

La route redessinée : les travaux de l'abbé Picard

Filant d'un trait entre Villejuif et Juvisy sur le plateau de Longboyau, le nouveau pavé de Paris devait aussi servir de cadre et de tremplin à une spéculation scientifique de portée nationale. On sait comment Colbert, désirant mesurer et définir au plus près un territoire dont la connaissance et l'unité constituaient pour lui un enjeu stratégique, confie à l'Académie des Sciences la réalisation d'une cartographie nationale[73]. L'abbé Picard, qui en reçoit mission[74], propose alors un canevas géométrique général fondé sur deux bases géodésiques dont l'une – la section Villejuif-Juvisy – contribue à établir la longueur du degré du méridien sous une latitude moyenne (1670)[75]. La mort surprend Picard dans ses travaux ; mais l'idée de lier l'étalon de longueur à un phénomène naturel, « invariable et uni-

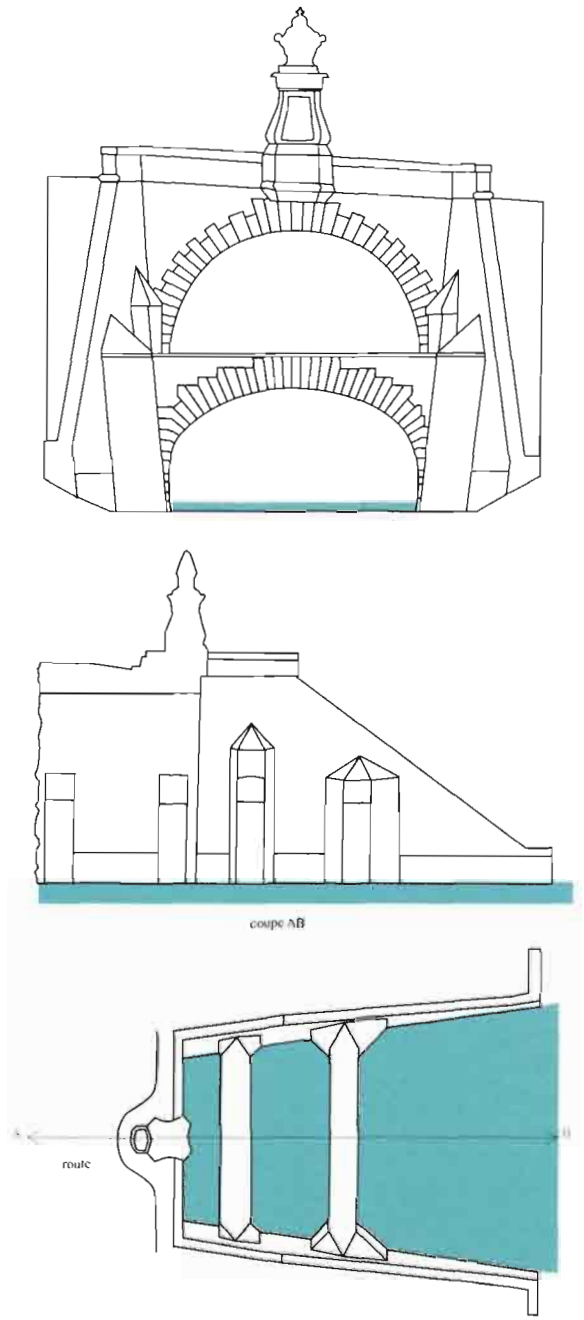
versel », sera retenue par ses successeurs qui reprendront le principe d'une chaîne de triangles permettant de le mesurer. Au siècle suivant, La Caille et Cassini de Thury recalculent *la base de Juvisy* (en fait, de Juvisy à Villejuif) suivant le tracé de Picard, mais avec des termes différents. En 1744, sur la base de « *La méridienne de l'Observatoire de Paris, vérifiée dans toute l'étendue du Royaume...* », Cassini de Thury[76] conçoit le projet de sa grande carte de France, ancêtre de notre carte topographique. Aujourd'hui, la « pyramide » de Juvisy (et son pendant à Villejuif) dont la première pierre fut posée le 14 mai 1756 et reçut en 1788 une inscription[77], rappelle le rôle fondateur de cette section routière dans une entreprise d'intérêt national et – au-delà de la mesure du méridien – dans une recherche d'ampleur planétaire, visant le calcul du diamètre de la Terre[78]. Sachant que d'une mesure (Picard) à l'autre (Cassini de Thury), les termes de la base géodésique Villejuif-Juvisy varièrent sensiblement, l'obélisque commémorative de Juvisy ne saurait constituer un bornage intangible (surtout depuis l'éviction de l'édicule de la route nationale). Impavide, la « pyramide » oppose toujours au flot des véhicules le souvenir muet d'une entreprise historique de maîtrise territoriale[79] qui fut aussi, un temps, une aventure de l'esprit.

La « pyramide » de Juvisy, obélisque commémorative des travaux de cartographie du royaume : emplacement actuel après sa mise à l'écart de la R.N.7.

Le « pont du Roy »

De l'ensemble de la nouvelle chaussée, on ne retient, trop souvent, que le seul « Pont du Roy », il est vrai, remarquable. Sa construction s'opère en deux phases successives (1724-1726 puis 1727-1728). Établi sur un sol instable et marécageux, il nécessite des fondations ancrées sur pilotis[80]. Le cours de l'Orge lui-même est établi dans un chenal dont le radier maçonné protège les piédroits de la voûte des risques d'affouillement causés par le courant. L'arche centrale (de 11,40 m d'ouverture), qui s'élève à 12 mètres au-dessus du niveau moyen de l'Orge, est formée d'une voûte en plein cintre (de 1,30 m d'épaisseur à la clef) dont les piédroits se prolongent, en amont comme en aval, par des murs de culée en forme d'ébrasements. Les parements, constitués de moellons de meulière locale, sont tenus par des chaînes de pierre de taille (en calcaire d'Arcueil). Aux poussées latérales exercées par les terres de la chaussée supérieure, l'ingénieur architecte croit pouvoir opposer des contreforts de section trapézoïdale engagés dans les piédroits et les ébrasements. Mais les désordres survenus dans la maçonnerie en avril 1727[81] le contraignent à d'importantes reprises : afin de contenir la dangereuse pression des remblais supérieurs, il faut démolir les contreforts initiaux et lancer à mi-hauteur de la voûte sept arcs surbaissés (à crossettes en escalier), bandés au-dessus de l'Orge, pour étrésillonner l'ouvrage.

Alors que la plupart des routes neuves du royaume furent réalisées grâce au fréquent recours à la corvée, le contournement de Juvisy est l'œuvre de manœuvres et d'ouvriers qualifiés – tailleurs de pierre, appareilleurs, maçons, paveurs et autres représentants des métiers du bâtiment – que l'entrepreneur Claude Bonneau s'était engagé, à la signature du bail[82], le 5 mai 1724, à employer et entretenir à ses dépens. Le seul manquement au contrat est causé par le banc de meulière auquel se heurtent les ouvriers et qui les bloque dans leur progression car la dureté de la pierre défie la résistance du fer de leurs outils. Des spécialistes du génie, experts dans le maniement de la poudre, doivent alors intervenir pour entamer le banc rocheux, assistés de deux régiments d'infanterie du Quercy, mobilisés pour évacuer et transporter les volumineux gravats[83].



Élévation latérale, demi-coupe transversale et plan partiel du pont des Belles fontaines : dessins de Diane Bétored d'après F. de Dartein (« Études sur les ponts en pierre remarquables par leur décoration, antérieurs au XIXe siècle », Paris, 1907).

« Carte et plan figuratif du chemin de Versailles à Fontainebleau figuré sur les lieux et dressé pour servir au voyage du Roy dans le mois d'août 1724 » par Daudet, ingénieur-géographe. AD Yvelines (A242) : détail d'un porte-étendard du régiment du Quercy mobilisé pour les travaux de terrassement de la nouvelle route.

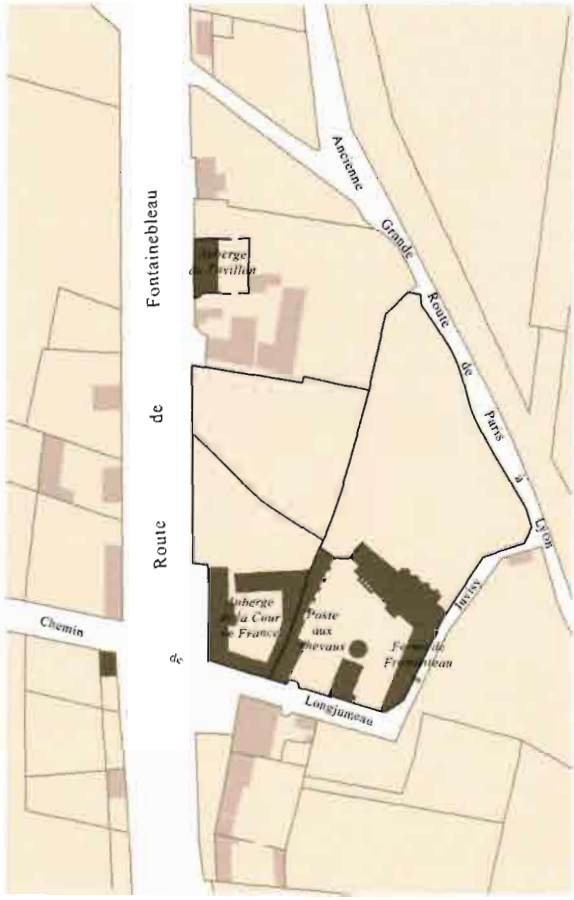
Les « Belles fontaines »

L'ampleur des terrassements engagés dans le coteau conduit à mettre au jour des résurgences sourdant de nappes souterraines que la constitution géologique du site explique aisément. Le calcaire de Brie repose ici sur une épaisse couche d'argile verte qui favorise les résurgences à mi-pente. Ces sources abondantes et régulières vont inspirer à l'inspecteur Jacques de La Guépière l'installation de fontaines monumentales, figurant au devis supplémentaire de 1728, et qui, à la demande du roi, porteront des trophées en son honneur[84]. Chaque fontaine, dressée en couronnement de la clef de voûte du pont, et implantée en marge de la chaussée en légère saillie du parapet, constitue le socle monumental d'un groupe sculpté dédié à la gloire du monarque. Les faces contournées de chaque socle s'ornent d'un mascaron grimaçant ; de la face tournée vers la chaussée coule un jet d'eau tombant dans une vasque disposée au pied de chaque fontaine. Les piédestaux de plan complexe, en forme de balustre, portent à 5,13 mètres les trophées royaux sculptés en ronde-bosse. Le groupe d'amont figure un globe jadis fleurdelysé, coiffé d'une couronne royale – martelée sous la Révolution – posé sur une dépouille de lion, et cantonné de deux putti brandissant des palmes. Vers Juvisy, le groupe comprend des figures de part et d'autre d'un vieillard chenu – le Temps – aux ailes imposantes, reposant majestueusement sur un trône de nuages ; il porte un médaillon ovale qui présentait en 1728 l'effigie de Louis XV, traitée en bas-relief. Triomphant, le Temps foule aux pieds un homme terrassé tandis qu'un putto dévoile l'effigie royale. Brodant sur les thèmes de la fuite du temps et de l'eau qui s'écoule, cette fontaine inscrit ainsi dans la durée la gloire d'un roi qui s'affirme par une politique de grands travaux.

Élévation de la fontaine en borne érigée du côté de Juvisy. Carte postale (vers 1910). AD Essonne.

Une inscription latine, enchâssée sur le piédestal, précisait le message par l'évocation de la difficulté du chantier : « *Lud. XV Rex. / Christianissimus / Viam hanc antea difficilem / Arduam ac pene inviam / Scissis disjectisque rupibus / Explanato colle / Ponte et aggeribus constructis / Planam rotabilem et amoenam / Fieri curavit / Anno MDCCXXVIII* »[85]. Cette démarche de communication politique, par aménagement routier interposé, vaut d'abord à l'ouvrage son appellation de « Pont du Roy » ; mais la stature monumentale des fontaines donna au pont le nom final sous lequel il a trouvé sa célébrité. Malgré leur réputation, ces groupes conservent une part d'obscurité car leur attribution demeure incertaine[86].

Élévation de la fontaine en borne initialement érigée du côté de Savigny-sur-Orge : situation actuelle dans le parc des Belles fontaines.



Plan du hameau de Fromenteau : dessin de Diane Bétored d'après les plans du cadastre de 1812, sections B et D. AD Essonne [3P924].

Les conséquences urbaines du détournement

Le détournement de la grande route ne trouva pas tous les juvisiens passifs, et la mutation profonde de l'ancien bourg qui en résulte donna des idées à certains. Les habitants de Juvisy tiraient alors l'essentiel de leur revenu d'une route dont le trafic incessant faisait la prospérité des multiples auberges et hôtelleries riveraines, comme celle des artisans et commerçants (débits de boisson, carrossiers, barbiers, maréchaux-ferrants...) gravitant, de près ou de loin, autour des métiers de la route. Les sources anciennes font ainsi état de plusieurs hôtelleries (*l'Hôtel des 3 Maillets* – attesté dès 1445 –, l'*Écu de France, les Trois Roys, le*

Dauphin, l'hôtellerie de Saint-Jacques et celle du *Cygne,* au flanc de la montagne), ainsi que de *l'auberge du Porcelet d'Or,* établissements s'alignant tous le long de la Grande-Rue, et dont l'ancienne implantation explique probablement la présence encore visible de façades aux grandes portes cochères et aux vastes cours intérieures pavées dans cette partie du bourg. L'approvisionnement de ces commerces offrait un débouché naturel aux cultures locales qui, en dehors de la production céréalière du Plateau (Fromenteau), consistaient en vigne (à vin), pommiers (à cidre), et en prairies humides propices à l'élevage. Comme le rappelle une enquête de 1717[87], « les auberges de la route de Fontainebleau et le passage du bétail » – acheminé vers le marché à bestiaux de Sceaux pour l'approvisionnement en viande de la capitale[88] – constituaient le plus gros du commerce local même si ces marchands ambulants devaient partager pavé et hôtellerie avec

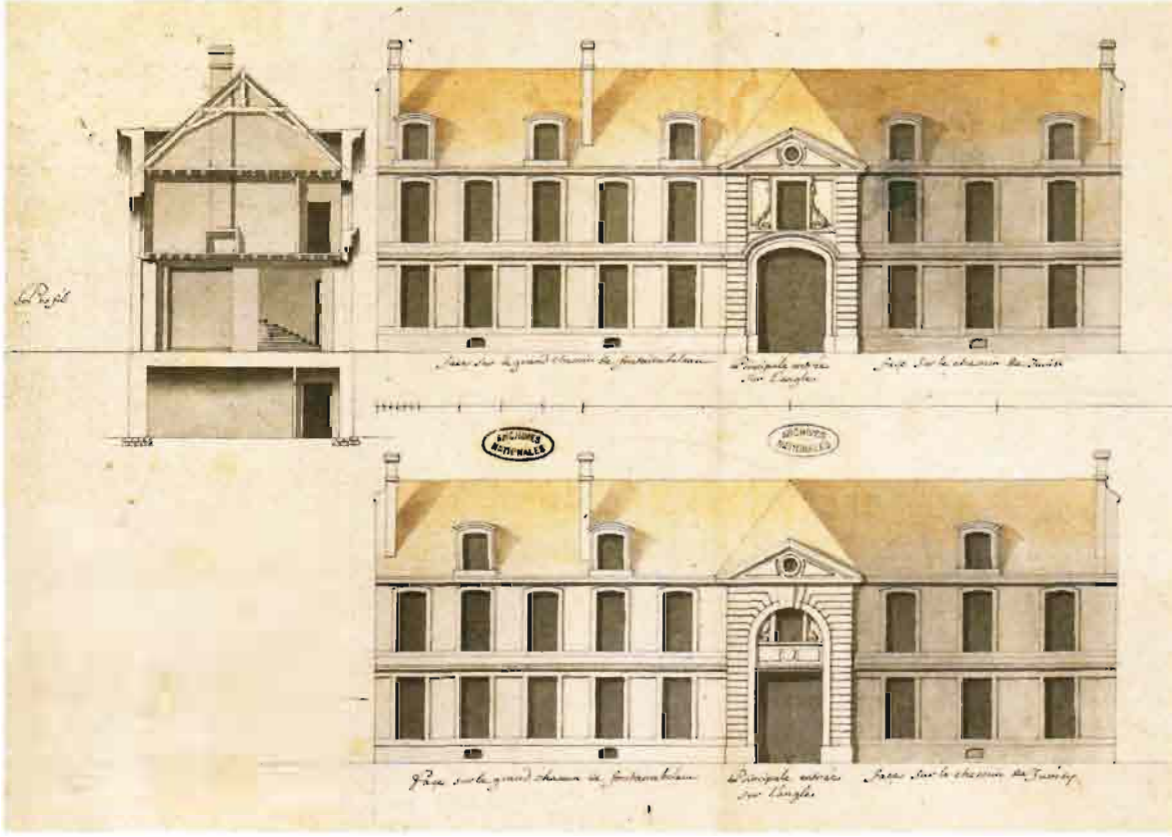
Façade sur l'avenue de la Cour de France de l'ancienne Auberge du Pavillon élevée en 1769 : le bâtiment actuel a perdu deux de ses sept travées initiales.

Le parc des Belles fontaines, ancien parc du petit château de la Cour de France, élevé partiellement vers 1748.

La façade postérieure du petit château de la Cour de France vue depuis l'entrée latérale.

Maison de vigneron construite dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, dont le clos était initialement implanté sur la parcelle postérieure.

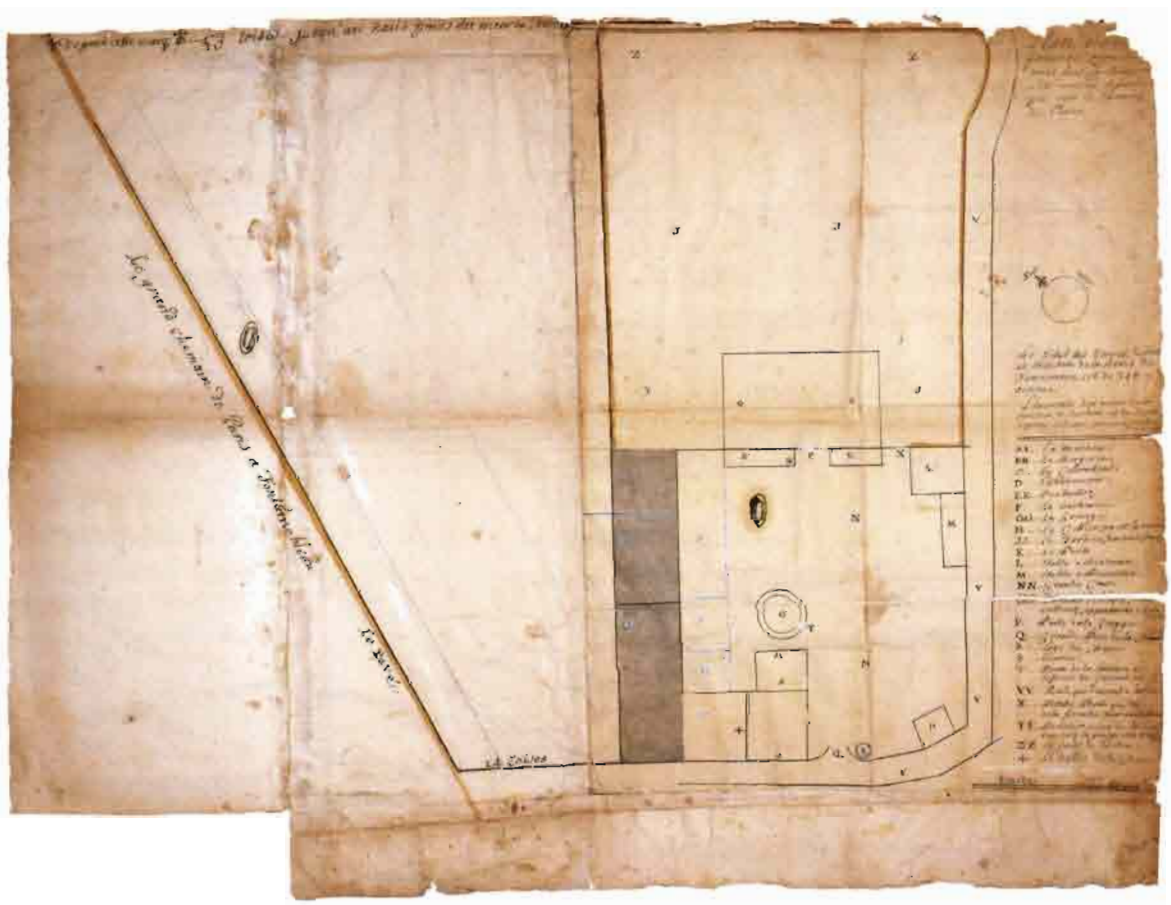
« L'hostellerie de Fromenteau » : projets – non réalisés – dessinés par Bonneau en 1729. AN (N III Seine-et-Oise 358/3).



les rouliers, les conducteurs de voitures et autres voyageurs. La confusion était d'autant plus grande, certains jours, dans ce vieux bourg qu'un bureau de la Poste aux chevaux, établi à Juvisy, dans la Grande-Rue, depuis 1683[89], y ajoutait un mouvement permanent de bagages et de personnes, occasionnant des « embarras » et des désordres dont la chronique judiciaire a conservé la mémoire[90].

En détournant l'essentiel du trafic, la déviation fait craindre aux Juvisiens la fin d'une affluence providentielle. Prédisant une catastrophe prochaine, le curé annonce dès 1728 la disparition de la clientèle, bientôt suivie du départ des habitants les plus aisés[91]. Il semble, pourtant, que l'évolution annoncée ait pris du temps – près d'un siècle – avant de se faire vraiment sentir, les voyageurs conservant leurs habitudes par inertie[92]. L'impact du nouveau pavé sur l'activité locale semble donc plutôt limité et progressif. Alors que le XVIIIe siècle connaît en Île-de-France une réelle croissance démographique, tout juste observe-t-on ici dans les dénombrements une certaine stabilité que confirme la rareté des constructions nouvelles. La mollesse de l'activité immobilière, notable sur un tronçon neuf où l'on eût pu attendre une forte poussée, tient surtout à deux causes. D'une part, l'administration des Ponts et Chaussées, soucieuse de préserver les abords de la nouvelle section, y interdit toute construction sur les emprises appartenant à l'État. Les constructions neuves

Plan de la ferme de Fromenteau avant le redressement routier (vers 1720). AN (N III Seine-et-Oise 358/1).



s'implantent donc hors de la tranchée, et au-delà des talus[93]. D'autre part, cette modeste occupation du sol, qui se borne à quelques auberges et à de rares maisons, s'explique par la stratégie d'obstruction foncière des Minimes, résolus à éliminer tout risque de concurrence[94]. Car les Minimes de la Place royale, propriétaires de Fromenteau depuis 1712, comprennent dès l'ouverture du pavé neuf, le bénéfice qu'ils peuvent espérer d'une telle situation : en 1730, ils font bâtir une hôtellerie à l'enseigne de *« La Cour de France »*, soit trois corps de bâtiments faisant cabaret et auberge au rez-de-chaussée, hôtellerie à l'étage, avec des écuries et un puits pour abreuver les montures. L'ampleur du trafic submerge bientôt l'établissement qui doit s'agrandir de deux écuries, d'une grange surmontée d'un vaste grenier, complétée par une maréchalerie.
L'abolition de l'emprise foncière ecclésiastique et la limitation des entraves administratives permettent, sous la Révolution, l'installation d'une population modeste en marge de la route de Fontainebleau[95]. En 1814, Fromenteau compte ainsi 97 habitants, soit plus de 30% d'un bourg de 319 âmes, qui semble frappé de léthargie dès qu'on s'écarte des abords de la route. Pourtant, avant de bénéficier d'une position avantageuse due à la dérivation, Fromenteau n'avait longtemps été qu'un écart du village, au centre d'un terroir agricole, dont le nom rappelle la vocation céréalière. La *« mazure de Frementeau »* qui, en 1551, possède « clos », cour et jardin[96], est devenue un siècle plus tard une demeure possédant colombier, laiterie, granges, étables, écuries et autres bâtiments[97]. C'est bien cette ferme qu'achètent – en partie – en 1702 les R.P. Minimes pour assurer à leur maison parisienne de la Place royale un approvisionnement en blé. La reconstruction des bâtiments doit, sans doute, être attribuée à l'un des membres de la famille Chauvelin qui acquiert le fief vers 1590-1600 et le revend en 1632, laissant au lieu l'appellation durable de « fief Chauvelin » ainsi que la silhouette de la tour ronde d'un pigeonnier au toit de tuiles « amorty par une lanterne couverte d'ardoise en dosme »[98].
L'auberge de *« La Cour de France »* bâtie entre la ferme de Fromenteau et la nouvelle route, bénéficiera ainsi à la fois du trafic routier et des ressources d'un voisin qui disposait du produit de ses bêtes (laiterie, colombier, poulailler, porcherie) ainsi que des fruits de vergers et d'un jardin.
Représentant local d'une famille de maîtres de poste lancée dans une stratégie d'expansion territoriale grâce au contrôle de plusieurs relais[99] (Villejuif, Ris, Saint-Denis, en plus de Juvisy), René Angouillan obtient encore en 1740 l'exploitation de la ferme de Fromenteau afin, par ce cumul, d'assurer à ses chevaux les fourrages indispensables à la bonne marche de son affaire. La cession au couple d'aubergistes Mosny, l'année suivante, de la double charge (de fermier et de maître de poste) forme le premier maillon d'une dynastie qui devait dès 1775 « régner » sur Fromenteau, rassemblant dans les mêmes mains la ferme, l'auberge et la poste aux chevaux. Neveu de la veuve Mosny, Charles Petit devient ainsi cultivateur, commerçant et fonctionnaire royal. La vente des biens nationaux (le 10 février 1791) lui permet de devenir propriétaire à bon compte. Triomphant dans les affaires, il lui restait la politique : il y brille dès février 1790 en devenant le premier maire de Juvisy, et en retrouvant cette charge en 1803.

De la *Cour de France* à la *Cour des adieux*

Durant toute la période de la Révolution et de l'Empire, le réseau routier national se révéla un facteur déterminant de la mobilité des armées, jouant un rôle décisif pour l'issue des évènements. La route et l'hôtellerie de la *Cour de France* furent ainsi le théâtre d'un épisode de l'histoire de France qui devait clore l'épopée impériale. Au soir du 30 mars 1814, Napoléon livre dans la « Campagne de France » ses dernières forces, sans cesse bousculées de Saint-Dizier à Bar-sur-Aube, de Bar-sur-Aube à Fontainebleau, par les troupes alliées de Schwarzenberg et de Blücher. Empruntant le pavé de Lyon pour gagner la capitale et tenter un ultime sursaut national, l'empereur apprend à Juvisy, vers 23 heures, la capitulation de Paris[100]. Quittant Fromenteau à l'aube du lendemain, il reprend la route en sens inverse, rassemble les restes de son armée à Fontainebleau où il abdiquera, les cosaques arrivant le jour même dans les faubourgs de Corbeil.

La Restauration et les voies navigables

Au début du XIXe siècle, la navigation sur la Seine s'avère un concurrent de la route de Lyon dans son cours parallèle au fleuve ; le bateau constitue alors un mode de transport important, sinon rapide, pour les marchandises ; pour les voyageurs, c'est un moyen de transport collectif sûr et peu coûteux[101]. Déjà au XVIIIe siècle, des coches d'eau assuraient une desserte régulière entre Paris (port hors-Tournelle) et Corbeil – voire plus loin –, avec arrêts intermédiaires prévus pour desservir les localités riveraines[102]. En 1775, la création des Diligences et Messageries permet de réunir les coches d'eau et les voitures terrestres dans une administration commune et de substituer à une concurrence préjudiciable une complémentarité dont la collectivité doit être bénéficiaire. Au XIXe siècle, le rôle de la Seine s'avère encore déterminant dans l'approvisionnement de la capitale en subsistances ainsi qu'en matériaux, notamment pour le bâtiment[103]. Le tonnage fluvial à la hauteur de Conflans double ainsi de 1800 à 1824, passant de 500 000 tonnes à 1 260 000 tonnes[104].

En 1820, *le Rapport au roi sur la navigation intérieure de la France,* dont l'auteur, F.-L. Becquey-Beaupré, est le directeur général des Ponts et Chaussées, projette de développer les échanges intérieurs du pays grâce à un réseau national de voies navigables amélioré, liant les principaux fleuves, rivières et canaux aux projets à mettre en œuvre. Les promoteurs du projet, ingénieurs des Ponts et Chaussées ou économistes[105], se proposent d'accroître le trafic fluvial, et notamment de stimuler l'approvisionnement de Paris qui, grâce aux canaux entrepris (de l'Arsenal, de Saint-Denis et de l'Ourcq), doit devenir un grand port à vocation de redistribution nationale. Il s'agit de réaliser des travaux sur le cours du fleuve, à Paris, en amont et en aval de la capitale, afin d'en faciliter la navigabilité et d'accroître les capacités de stockage du port de marchandises : chemins de halage, quais, écluses, entrepôts sont alors aménagés entre 1820 et 1840. En 1831, le châtelain de Juvisy, Auguste de Montessuy, qui possède aussi une propriété à deux pas du Champ de Mars – alors aux portes de Paris – projette d'y implanter un entrepôt susceptible de jouer un rôle central dans l'approvisionnement de Paris et dans la redistribution des marchandises sur tout le territoire national. Dans ce but, Montessuy souligne l'intérêt d'implanter la tête de ligne de la voie ferrée envisagée de Paris à Orléans à proximité de l'entrepôt ; mais le projet restera sans suite, l'entrepôt étant réalisé ailleurs[106] et la tête de ligne du Paris-Orléans implantée à l'est de Paris. Pourtant, malgré ces travaux, le trafic sur la Seine ne répond pas aux attentes de ses promoteurs alors que la décennie 1840-1850 voit poindre la concurrence inattendue du transport ferroviaire. Toutefois – comme on vient de le voir –, le débat qui entoure vers 1830 la naissance et l'essor des premières compagnies de chemin de fer conduit à envisager d'abord la création de ce nouveau mode de transport en terme de complémentarité avec la route et la voie d'eau[107] : à la navigation, les matières pondéreuses ; au rail, les marchandises de valeur et les voyageurs, la route étant polyvalente. Le développement des premières grandes lignes (Paris-Orléans et Paris-Rouen) va révéler la sévère capacité de concurrence du rail aux dépens des autres modes de transport.

Le monde politique est alors loin d'avoir tranché en faveur de l'un ou de l'autre et continue de se partager entre partisans convaincus de l'intérêt des voies navigables et promoteurs prêts à soutenir l'essor des compagnies[108]. Tandis que la loi du 11 juin 1842 facilite le processus d'extension des réseaux ferrés – en réservant la charge des infrastructures à l'État et celle des superstructures et du matériel aux compagnies – la loi du 31 mai 1846 favorise la compétitivité du réseau des voies navigables par un programme de travaux améliorant les conditions du trafic. Jusqu'à 1850, l'issue de la compétition reste incertaine et le fleuve demeure un concurrent sérieux pour le rail sur son segment spécifique. Mais, désormais s'engage entre rail et voies navigables une compétition dans laquelle les accords de complémentarité doivent être considérés comme autant de trêves négociées. Ainsi, la halte ferroviaire d'abord aménagée au « Petit port de Châtillon », à proximité de Juvisy, en correspondance avec les coches d'eau de Corbeil ou de Montereau, ainsi qu'avec les diligences de la route de Lyon, doit être tenue pour un simple répit dans une compétition où le rail gagne sans cesse des clients et où la route aussi, après les heures de gloire des décennies passées, joue sa survie.

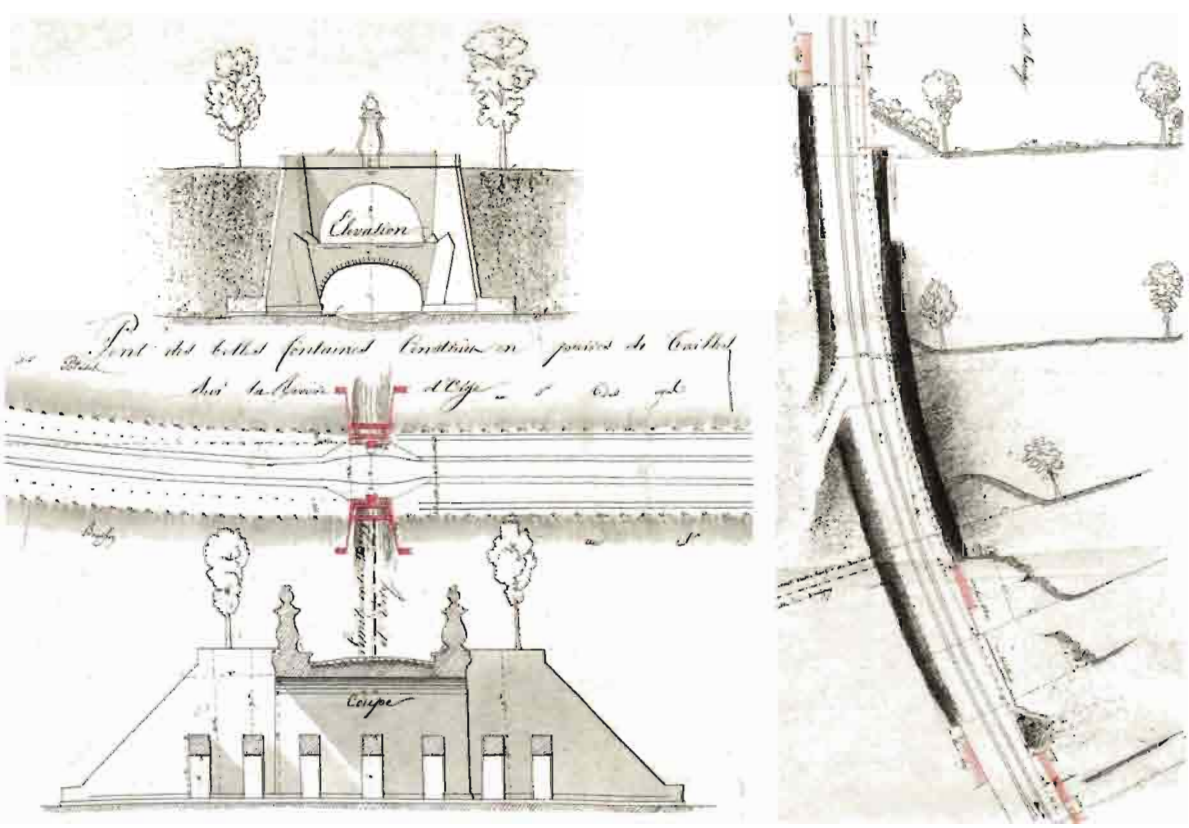
Le pont des Belles fontaines et la R.N.7 photographiés vers 1900 par Eugène Atget. BnF (Topo Va Essonne).

La route, la poste, *l'auberge de la Cour de France,* 1800-1840

Les années 1800-1840 marquent une croissance continue du trafic routier, particulièrement sur les grands axes du royaume. L'augmentation des déplacements résulte d'une demande toujours plus forte en termes de rapidité et de régularité des dessertes. La diffusion de la malle-poste et l'essor du service des diligences améliore alors les performances de manière spectaculaire[109]. La modernisation des véhicules renforce aussi la sécurité des trajets, avec un confort accru, alors même que la baisse du coût des voyages favorise le déplacement d'un nombre croissant de personnes dont la diversité augmente parallèlement (militaires, agents de commerce, travailleurs ou étudiants). Dans le même temps, pour le transport des marchandises qui constitue l'essentiel du trafic (près de 90%), l'amélioration de la route autorise la substitution de la charrette du roulier à l'animal de bât. On croise ainsi sur les routes trois véhicules – la charrette à deux roues, le chariot à quatre roues, enfin, le haguet, marchant au pas – que malles-postes et diligences dépassent allègrement. Dès l'Empire, cette lenteur, insupportable à une économie en pleine effervescence, conduit à proposer un service intermédiaire – «le roulage accéléré» – pour des marchandises légères et des objets de valeur.

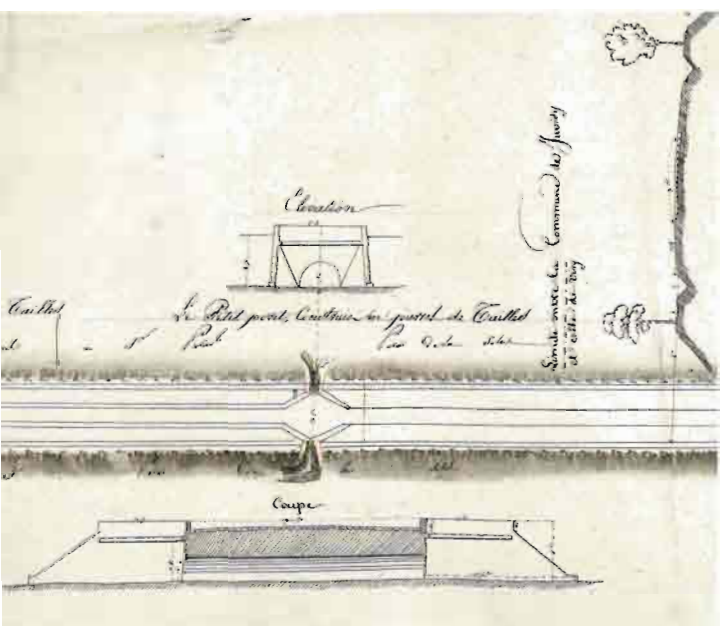
L'amélioration des véhicules et des délais dépend étroitement de celle de la voirie qui connaît sous la Restauration et la Monarchie de Juillet une évolution décisive. L'extension du service des Ponts et Chaussées, l'importance du budget de l'État alors alloué aux routes royales, l'amélioration des tracés, des nivellements et de la signalisation stimulent les trafics de toutes natures[110]. La

Plan général de la Route royale n°7 de Paris à Antibes par Fontainebleau, vers 1847 : départ de la déviation, élévation et coupe transversale du pont des Belles fontaines. AD Essonne (2S8).



Le nouveau pont du chemin de fer percé dans le talus de la Route royale n°7, vu de Savigny-sur-Orge. Lithographie de Jean-Jacques Champin, vers 1845. BnF (Topo Va Essonne).

Plan général de la Route royale n°7 de Paris à Antibes par Fontainebleau, vers 1847 : plan et coupe transversale de la nouvelle chaussée au niveau du pont du Mort-Rû. AD Essonne (2S8).



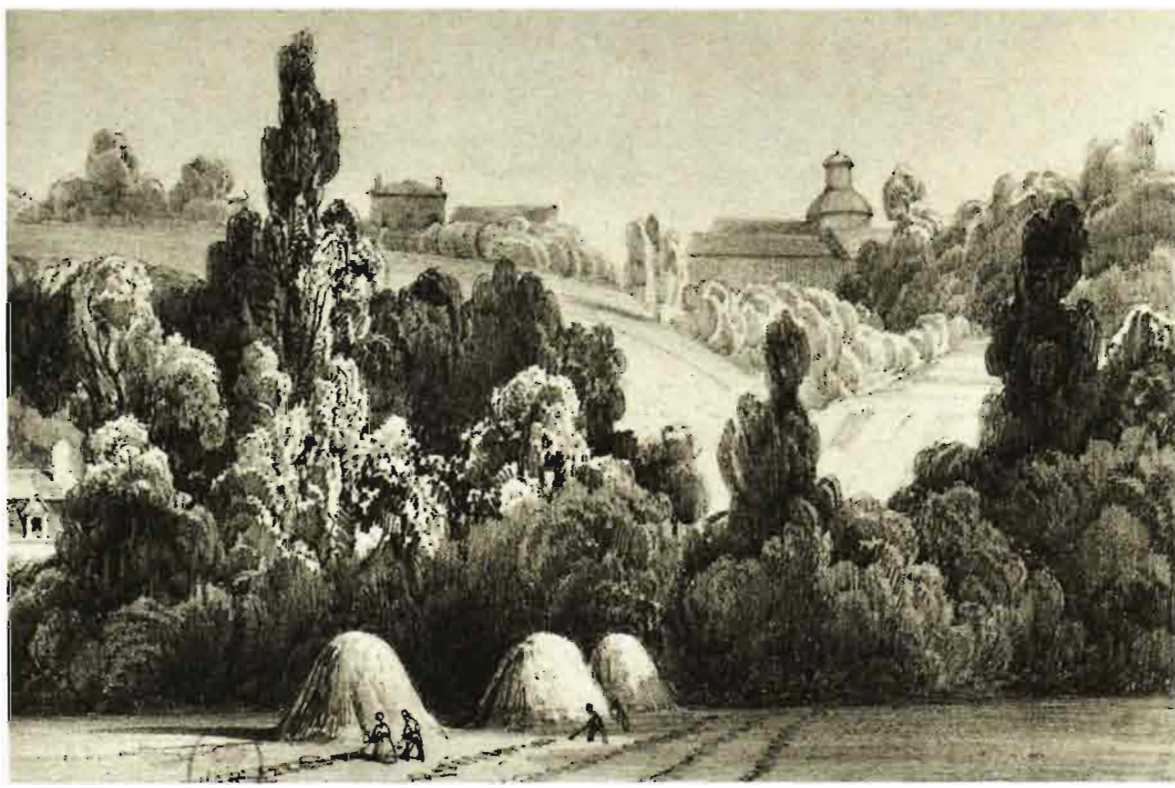
route devient désormais praticable par tous les temps grâce à l'aménagement d'une chaussée rapide, pavée de gros cubes de grès extraits des carrières voisines de Saulx-les-Chartreux et de La Ferté-Alais, et placés sur un lit de sable. La route de Paris à Antibes (R.N.7) bénéficie, comme l'ensemble du réseau national, de multiples chantiers d'entretien et de modernisation touchant à la chaussée, au bornage ainsi qu'aux plantations bordières[111]. À la fin de la Restauration se développe la chaussée bombée dont le profil assure un écoulement efficace des eaux et permet donc le roulage des voitures en toute saison[112]. L'accélération de l'industrialisation suscite une dynamique, un goût du mouvement, une multiplication des échanges dont la route moderne sera (avec les voies navigables) le vecteur privilégié. Bientôt, l'amélioration de la route provoque l'évolution du roulage : le pas – allure jusqu'alors imposée aux charrettes et aux rouliers – devient inadapté à des commerçants qui veulent accélérer le rythme des échanges en passant au trot. Car le trot, c'est l'allure des diligences, tirées par des chevaux rapides – boulonnais et percherons – qui favorisent l'essor des entreprises de messageries et répondent à cette nouvelle voracité spatiale.

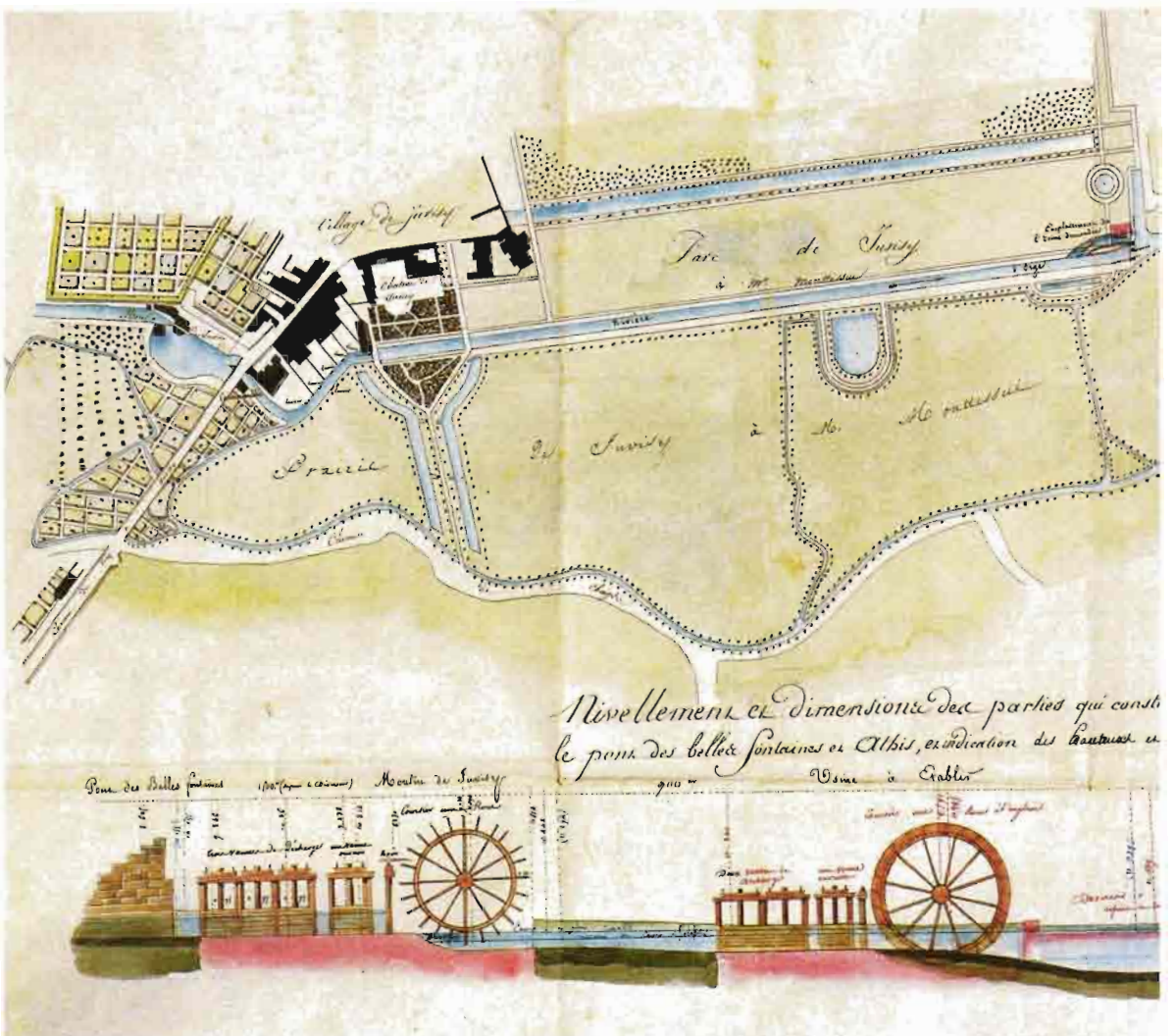
L'essor du trafic routier favorise évidemment les affaires de la poste-auberge de Fromenteau où Charles-Pierre Petit succède en 1805 à son père Charles, avant de céder lui-même la charge en 1823 à Félix Petit qui la transmet en 1840 à Narcisse Delorme. Cette ère de paix et de relative prospérité routière s'accompagne d'une croissance démographique qui voit Juvisy passer de 319 âmes en 1814 à 444 en 1846 (+ 40%), la part de Fromenteau augmentant même (avec 40%, soit 174 habitants) dans le cadre de cette poussée[113]. La mise en service de la gare de chemin de fer le 10 juin 1843 porte un coup fatal au trafic routier qui connaîtra dès lors un déclin régulier, amenant le maître de poste à fermer son établissement en 1856 et à vendre les bâtiments à un particulier, Louis-Eugène Méret. Après la fin du relais, Narcisse Delorme reste encore quelque temps cultivateur, ayant, comme ses prédécesseurs, mené de front une triple activité.

Car, si à cette époque l'agriculture assure aux juvisiens une ressource importante, à côté de l'économie de la route, il faut souligner à Fromenteau la particulière complémentarité d'activités que les maîtres de poste – à Juvisy comme ailleurs – ont activement cherché à lier, à travers une stratégie de transmission familiale poursuivie sur plusieurs générations[114].

À l'étape, l'auberge offre ainsi un service attendu à des voyageurs qui apprécient de trouver le gîte et le couvert, tandis que le maître de poste y puise une nouvelle source de revenu selon une forme d'intégration économique accomplie, la ferme nourrissant l'auberge qui stimule l'activité postale. Si, en plus, le maître de poste peut employer ses chevaux aux travaux des champs, voire les y recycler en fin de carrière, c'est encore un bénéfice gagné sur les loueurs de chevaux ; sans compter que fourrages et pailles, fournis sur place, reviennent, une fois consommés, enrichir les terres d'un engrais précieux.

La ferme de Fromenteau (reconnaissable à son colombier coiffé d'un lanterneau) vue des bords de l'Orge. Lithographie de Jean-Jacques Champin, 1843. BnF (Topo Va Essonne).





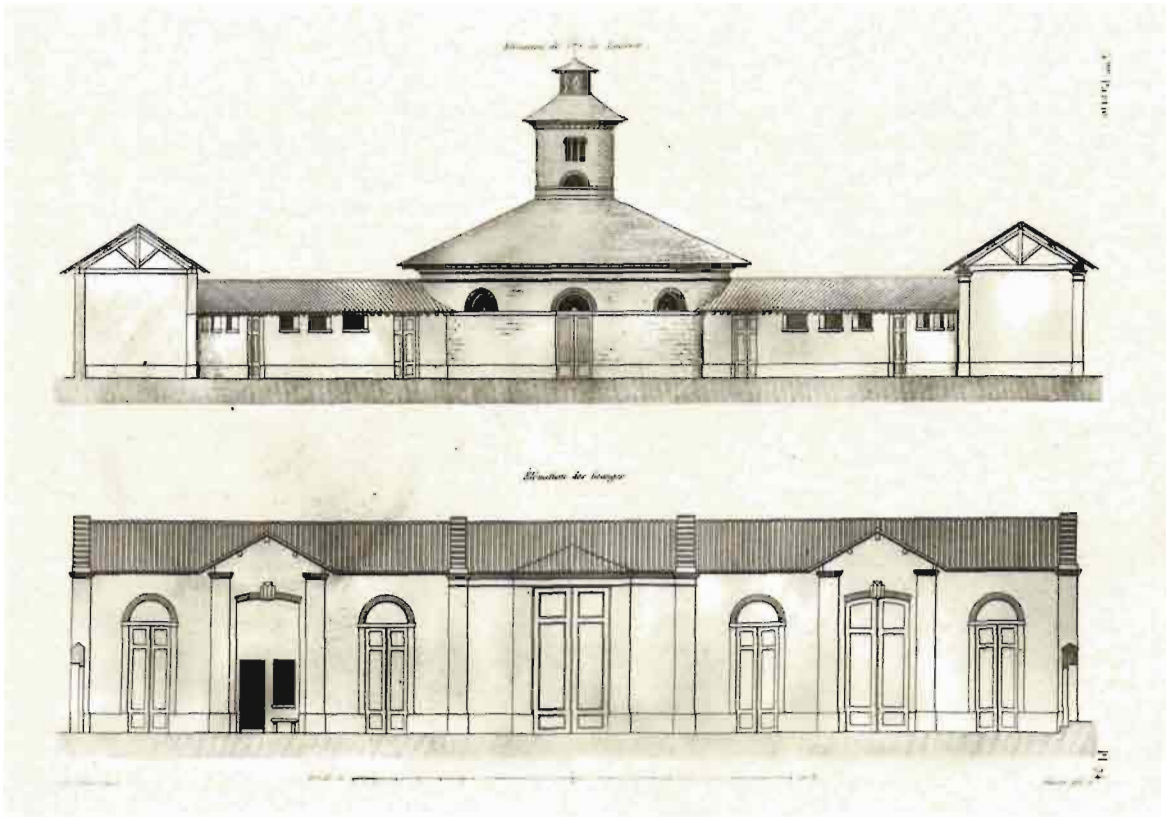
Plan aquarellé accompagnant le projet de construction d'une usine sur l'Orge à Juvisy, émanant du comte de Montessuy, daté du 10 octobre 1825.
AD Essonne (7S63).

Un monde agricole en progrès

De complémentarité en incitation, les maîtres de poste se révèlent ainsi, à l'aube du XIXe siècle, des acteurs décisifs du progrès agronomique[116]. Alors qu'au début du XVIIIe siècle, les prairies artificielles font une timide apparition – ici des pois, ailleurs de la luzerne – parfois sur des friches ou des terres peu fertiles[117], le plan d'intendance de 1785[118] montre assez les progrès des prairies artificielles et des cultures fourragères : elles répondent précisément aux besoins d'une cavalerie croissante[119], soit par conversion herbagère de terres autrefois emblavées, soit par insertion, en place de la jachère, de légumineuses assurant l'alimentation hivernale. À côté des terres du plateau, la ferme de Fromenteau possédait aussi des champs dans la vallée, propices aux prairies naturelles. Le marché parisien voisin, dont la demande en fourrage et en paille s'accroît à mesure qu'il concentre toujours plus de services – contraints d'entretenir de nombreux équipages (régiments de cavalerie et de gendarmerie, entreprises de transports, services divers) – stimule sans aucun doute l'évolution des cultures locales, dont la route facilite encore le commerce. Cette conversion profite surtout aux commerçants, aptes à saisir une évolution dont ils perçoivent la demande et peuvent assurer l'investissement ; à Juvisy, les maîtres de poste sont particulièrement bien placés pour participer à cette évolution.

Dans le rôle du notable, acquéreur de biens nationaux, entreprenant et prêt à investir dans les fruits du progrès, les maîtres de poste trouvent alors un concurrent actif en la personne du comte de Montessuy, déjà rencontré. Après s'être enrichi comme munitionnaire général des armées impériales[120], Auguste-Zacharie-Nicolas de Montessuy (1773-1840) achète en 1807 le domaine et le château de Juvisy[121], puis vers 1830 la ferme de Fromenteau. La Restauration le nomme maire en 1823, charge qu'il exercera jusqu'en 1835, cinq ans avant sa mort. Ce notable, qui demeure le premier magistrat de Juvisy malgré le changement de la loi électorale de 1831 car soucieux de la prospérité de sa commune, trouve un village que le commerce a déserté et que l'agriculture ne parvient pas à nourrir. C'est ainsi qu'il conçoit, dès 1825, le projet d'établir sur le cours de l'Orge traversant sa propriété[122] une fabrique d'objets métalliques, mue par l'énergie hydraulique. Tout en réglant le différend qui oppose riverains de l'Orge et propriétaires des moulins de Juvisy et d'Athis[123], ce projet vise à donner du travail et faire vivre une soixantaine de Juvisiens, trop jeunes ou trop âgés pour les travaux des champs. Cette tentative « industrielle » restera sans lendemain. Mais elle révèle le souci de ce notable de résoudre par l'initiative privée une question sociale qu'ignore un régime libéral. En fondant sa production sur la force hydraulique, elle s'avère assez représentative des installations des débuts de l'industrialisation de la France. La roue à pales envisagée, dont l'usine d'Athis était déjà dotée, témoigne des progrès dont certains moulins hydrauliques avaient bénéficié.

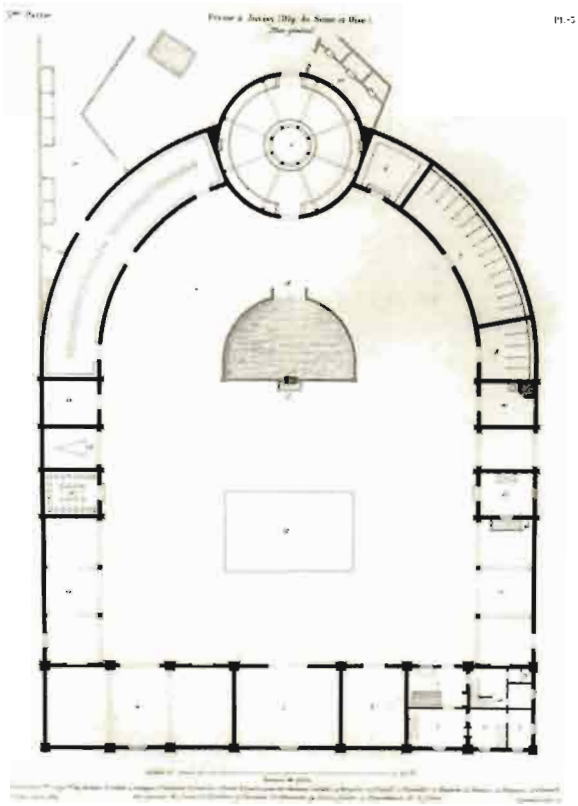
Ce n'était pas le cas du moulin de Juvisy qui, reconstruit vers 1786[124], a encore une roue à aubes, de 4,70 mètres de diamètre et de 2 mètres de largeur. Au début de ce XIXe siècle, il peut moudre quotidiennement 18 setiers de grain[125], soit 15 sacs environ. La proximité des moulins qui entravent alors les rivières provoque d'incessantes querelles ; leur productivité s'avère si problématique qu'en 1820 la « Société d'encouragement pour l'Industrie nationale », relayée par les sociétés d'encouragement locales, lance un concours qui promet de récompenser « celui qui trouvera la manière de construire un moulin à eau approprié aux besoins du pays. La condition essentielle du programme est que le maximum de la chute soit de 50 cm seulement, et cela dans la vue de prévenir les dégâts qu'occasionnent les inondations résultant de la hauteur actuelle des moulins »[126]. Si l'on ignore le résultat de l'opération, les archives du XIXe siècle débordent de querelles entre meuniers s'accusant de largages d'eau ou de retenues intempestifs. Et les « règlements sur la police et le mode de distribution de la rivière d'Orge », édictés par le Conseil général des Ponts et Chaussées[127] prévoyant la longueur des déversoirs, celle des vannes ou le débit moyen des moulins, semblent de peu d'effet quand la survie de l'entreprise est en jeu. Ainsi le propriétaire de celui de Juvisy, soucieux de disposer de l'énergie suffisant à mouvoir les machines de son établissement, reconverti depuis peu en scierie de marbre, décidera-t-il en 1888 d'en doubler le nombre de roues[128].



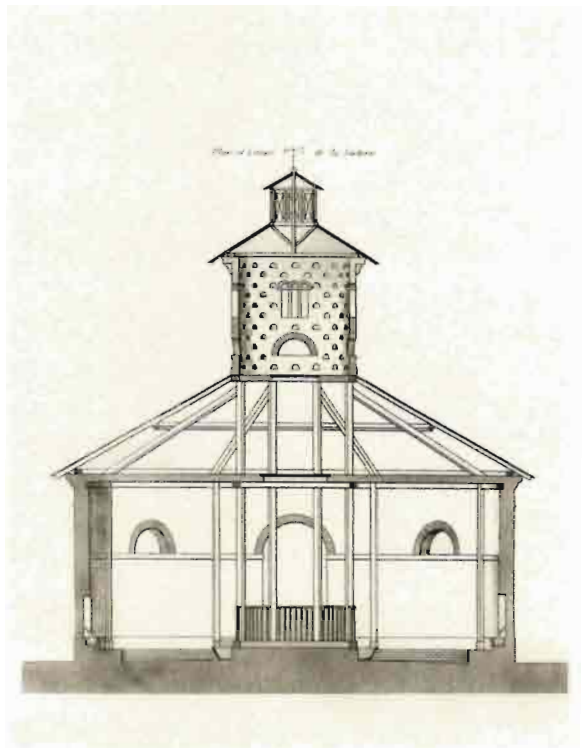
La ferme modèle dite « ferme de la maladrerie » : en haut, élévation intérieure des bâtiments pour le bétail (bergerie, écuries, vacherie et laiterie) ; en bas, élévation intérieure du logis du fermier et de la grange publiées par L.M. Normand (Paris moderne : Tome III, maisons de campagne... Paris, 1849, pl. 74).Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

L'échec de l'initiative industrielle du comte de Montessuy s'explique très probablement autant par la difficulté d'insérer un moulin supplémentaire dans un cours d'eau déjà encombré que par la concurrence exercée par ses voisins industriels. Sans désarmer, il s'oriente alors vers une activité plus familière à l'aristocratie, l'élevage. Et c'est, sans doute encore, une démarche philanthropique et entrepreneuriale qui inspire à ce notable éclairé et bien informé la création d'une ferme-vacherie modèle au lieu-dit le Clos de la Maladrerie. Elle répond aussi à une demande accrue de consommation de laitages et de viande, passée l'épizootie de 1817 : alors, les autorisations pour ouvrir une vacherie se multiplient en région parisienne, de la proche à la grande banlieue[129]. Car par mesure d'hygiène urbaine, l'ordonnance de police du 25 juillet 1822 exclut désormais leur construction à l'intérieur de l'enceinte parisienne. Et les instructions préfectorales en matière d'architecture, d'hygiène et de sécurité renforcent encore les consignes de l'ordonnance du 23 prairial an X[130].

La ferme élevée par l'architecte Victor Dubois[131] avant 1828 s'avère assez traditionnelle dans ses formes, mais novatrice dans son programme. Comme nombre de fermes de Beauce ou du Hurepoix, celle de Juvisy présente un plan presque rectangulaire, fermé sur lui-même par de hauts murs (tradition ou hygiène ?), prolongé par l'hémicycle de la vacherie, en forme



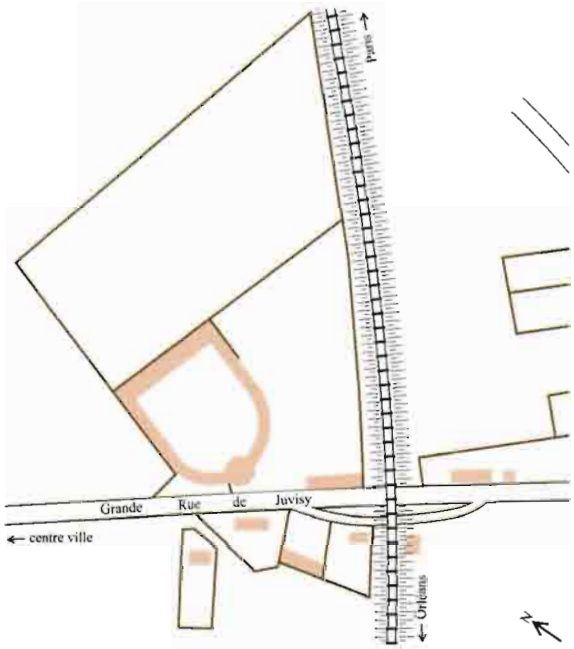
La ferme modèle dite « ferme de la maladrerie » : plan général des bâtiments (Paris moderne : Tome III, maisons de campagne... Paris, 1849, pl. 73).Bibliothèque historique de la Ville de Paris.



La ferme modèle dite « ferme de la maladrerie » : coupe transversale de la vacherie portant le colombier. (Paris moderne : Tome III, maisons de campagne... Paris, 1849, pl. 75). Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

La ferme modèle dite « ferme de la maladrerie » : vue perspective de l'aile des bâtiments anciennement à usage de logement et de grange, abritant aujourd'hui une institution privée, rue du Lieutenant-Legourd.

d'abside. Les bâtiments d'un seul niveau, en maçonnerie de meulière enduite[132], sont percés de fenêtres rectangulaires pour les logements, mais de baies en plein cintre appareillées de briques pour l'aération de la vacherie[133]. La modestie du logis contraste avec l'ampleur des espaces de rangement et de stockage (granges et remises), ainsi qu'avec celle des bâtiments abritant le bétail, qui tend à prendre une place croissante dans l'agronomie moderne. Car si le colombier constitue comme une réminiscence d'une architecture nobiliaire d'un autre âge, la taille des bergerie, écurie et vacherie prend en compte une récente mutation agronomique et diététique. Ainsi, la place réservée aux chevaux (14 stalles, sans compter les



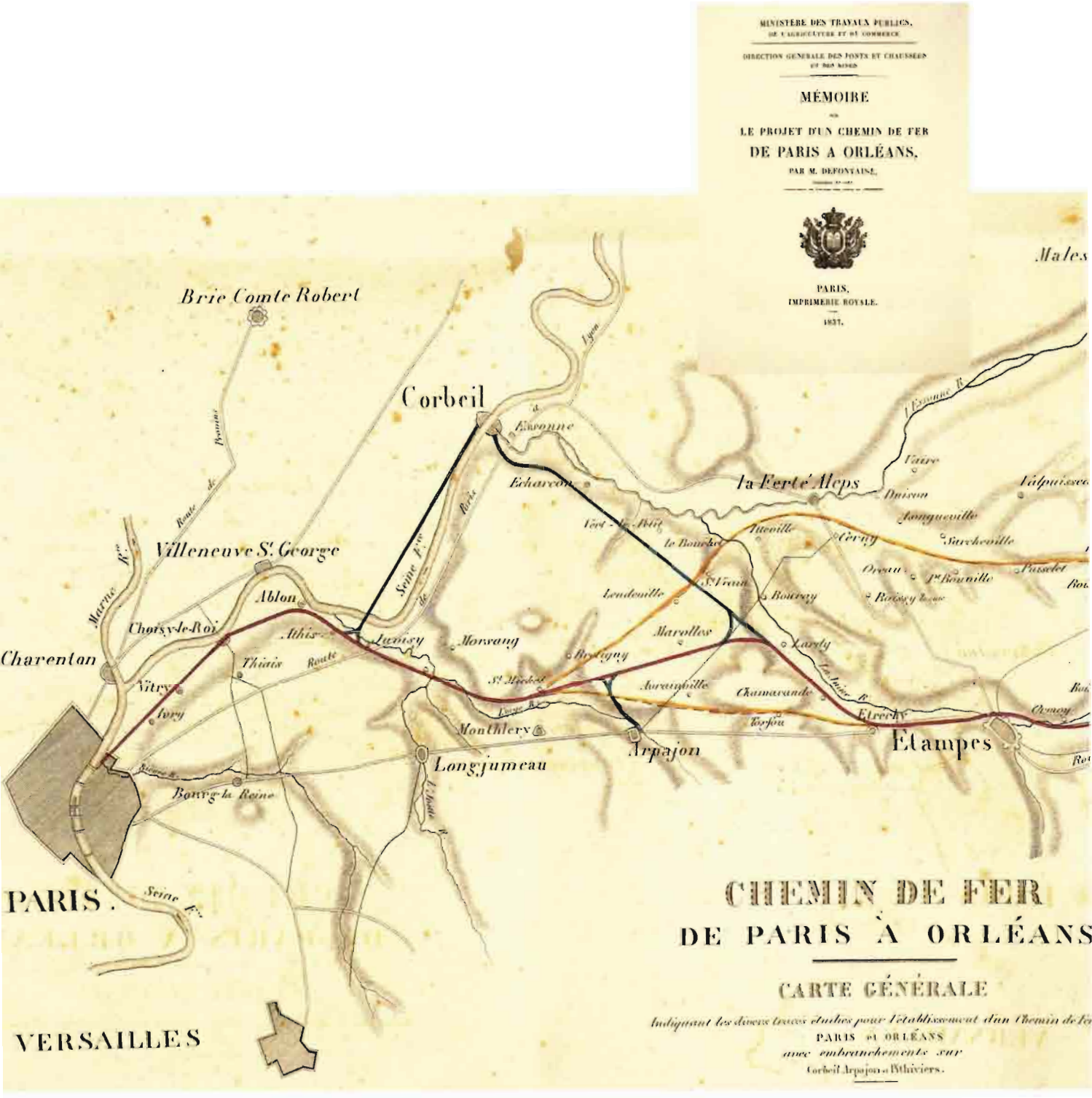
Plan montrant la position respective de la ligne Paris-Orléans, de la Grande-Rue et de la ferme dite de la Maladrerie : dessin de Diane Bétored d'après un plan de 1872. AD Essonne (5M23 dossier 613).

5 places disponibles à l'infirmerie équine) révèle le rôle primordial du cheval dans l'attelage, pour les déplacements ou les échanges, ou pour le travail des champs, où il se montre plus rapide que les bœufs[134]. La bergerie, d'une capacité d'environ cent bêtes, témoigne par son ampleur de l'intérêt grandissant porté aux ovins qui, depuis le traité de Bâle, en 1795, bénéficient de l'introduction annuelle d'un millier de reproducteurs de la race Mérinos[135] dont le Premier consul veut alors peupler les campagnes. La supériorité de cette race par la finesse de sa laine et le volume de chaque toison convainc le comte de Montessuy de louer à la bergerie modèle de Rambouillet un bélier espagnol pour régénérer son cheptel[136]. C'est, en outre, à cette époque que les sociétés agronomiques commencent à envisager la conversion des moutons, de fournisseurs de laine en fournisseurs de viande, pour répondre à une demande consécutive à l'amélioration de l'alimentation citadine. Il n'est pas interdit d'imaginer notre châtelain éclairé en membre actif de ces sociétés qui, d'expositions en concours agricoles, favorisent les échanges d'expériences et le progrès agronomique.
Au-dessous du colombier la vacherie présente une disposition circulaire, répartissant les bêtes le long du tour extérieur auquel s'accroche la mangeoire, un passage suivant la base de la rotonde centrale. D'une capacité approximative d'une trentaine de têtes, l'étable semble surtout destinée à alimenter la laiterie voisine (aux dépens de veaux sans doute voués à la boucherie), dont la production peut se partager entre la consommation locale de lait frais (avant la pasteurisation) et sa transformation en fromage, de conservation et de transport plus aisés[137]. L'architecture de cette ferme témoigne ainsi des progrès accomplis en matière d'hygiène (ampleur et nombre des percements, organisation rationnelle des locaux) ainsi qu'en matière d'alimentation du bétail (fourrages, légumineuses[138]) et des hommes (laitages, viande). Le successeur et l'héritier d'Auguste de Montessuy, son fils Gustave (1809-1881), qui, après une brillante carrière diplomatique, devient maire de Juvisy en 1860, poursuit cette politique de progrès agricole par des travaux d'irrigation de ses prés bordant l'Orge[139] afin d'améliorer la production laitière et celle de viande pour un marché parisien de plus en plus demandeur.

Labours profonds réalisés sur le plateau par un attelage de trois paires de bœufs blancs sous le joug, avec les bâtiments de la ferme de Champagne se détachant sur l'horizon : photographie anonyme prise vers 1890. Collection Françis Attou.

Juvisy vu du pont des Belles fontaines : aquarelle de Michel François Damane-Demartrais, vers 1800. Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux.

La création de la ferme précédant d'une bonne décennie l'arrivée du chemin de fer, il serait vain de chercher une corrélation entre des événements qui semblent appartenir à des mondes étrangers, celui de l'Ancien Régime bousculé ici par l'irruption de l'ère industrielle. Pourtant, on peut se demander dans quelle mesure l'ouverture d'une gare de marchandises en 1864 aux portes de la ferme aurait pu favoriser le commerce d'un aliment aussi symbolique, que les laiteries parisiennes, menacées par l'expansion de la capitale, ne pouvaient plus produire[140]. Débat d'école, certes, car l'expansion de l'emprise ferroviaire aux dépens des prairies juvisiennes finit par condamner toute production agricole sur cette partie du terroir de la ferme[141], compromettant à terme toute activité de ce genre dans la partie inférieure du territoire de la commune.



Mémoire de la Direction générale des Ponts et chaussées et des mines sur le projet d'un chemin de fer de Paris à Orléans, rédigé par M. Defontaine, 1837.
AD Essonne (5S5).

Chemin de fer de Paris à Orléans : carte indiquant les divers tracés étudiés, avec des embranchements prévus vers Corbeil, Arpajon et Pithiviers, 1841.
AD Essonne (5S5).

L'AFFIRMATION DE LA VILLE
1839-1944

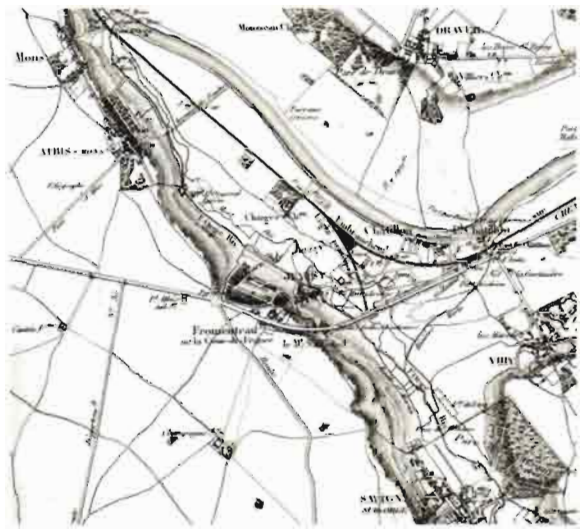
Les voies du chemin de fer d'Orléans à l'intersection de la Route royale n°7, vues depuis Juvisy : lithographie de Jean-Jacques Champin, 1843. Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

LA MUTATION DÉCISIVE DU XIXe SIÈCLE, 1839-1914
L'intrusion du chemin de fer

Les débuts d'un réseau

Alors que la Grande-Bretagne dispose déjà d'un embryon de réseau ferroviaire, la France des années 1835-1837 s'interroge sur l'opportunité de tels travaux. Les différents projets de loi présentés à la Chambre sont rejetés car les enjeux qui sous-tendent ce nouveau moyen de transports, – territoriaux, mais aussi économiques, voire électoraux – effraient le personnel politique[1]. Le plan d'ensemble qui résulte de la commission installée par Thiers en 1832[2] dessine un réseau national en étoile dont les premières lignes, au départ de Paris, desserviraient Rouen et Le Havre, la Belgique par Valenciennes et Lille, Lyon et Marseille, Nantes par Orléans et Tours, Bordeaux et Bayonne par Tours[3]. Ce projet de réseau centralisé, dont les lignes Paris-Orléans[4] et Paris-Rouen[5] constitueront les premiers éléments, et qui témoigne d'une volonté forte d'aménager le territoire national en modernisant certains axes économiques, obéit à des préoccupations politiques et stratégiques. Il semble favoriser la maîtrise publique en matière de grands travaux, aux dépens de concessions accordées à des entreprises privées. Pourtant, un projet de concession de la ligne Paris-Orléans à l'industrie privée – d'une durée de 70 ans – sans subvention de l'État, est voté par la Chambre le 5 juillet 1838. Après diverses tentatives, c'est Casimir Lecomte, administrateur de l'Entreprise générale des Messageries royales de 1828 à 1838, alors démissionnaire, qui bénéficie de la concession par ordonnance du 13 août 1838. Sous le nom de « Compagnie du chemin de fer d'Orléans », elle est chargée de l'établissement et de l'exploitation de la nouvelle ligne.

L'établissement du tracé de la ligne soulève aussi de nombreux conflits d'intérêt[6]. Une fois la direction d'Étampes adoptée, le tracé retenu devait suivre la vallée de la Seine (par la rive droite) jusqu'à Corbeil, puis celle de l'Essonne, enfin celle de la Juine jusqu'à Étampes. Après de multiples tergiversations concernant la section Corbeil-Étampes, la loi du 1er août 1839 autorise la modification immédiate du tracé général (article 5). La section Paris-Corbeil, par la rive gauche de la Seine, est inaugurée le 17 septembre 1840, mais ne sera jamais prolongée vers Étampes. Dès 1839, une bifurcation est ouverte à Juvisy vers Étampes par la vallée de l'Orge. À l'origine, la ligne de Corbeil ne prévoyait aucune station à Juvisy : une simple halte se tenait au « Petit port de Châtillon » – nous l'avons vu –, en bord de Seine où opérait un bac et où abordaient les coches d'eau, et à proximité de la Route royale n°7. Cet emplacement – à 1 km environ des maisons de Juvisy – permettait d'établir des correspondances avec les services de diligences de la route de Lyon ou avec celles des bourgs voisins (Arpajon, Montlhéry, Longjumeau) ainsi qu'avec les compagnies de batellerie. Cette conception mixte des transports résulte de conventions établies d'entrepreneur à entrepreneur qui organisent entre les divers transporteurs des services complémentaires pour limiter les effets de la concurrence[7] (avant que le chemin de fer n'ait les moyens de s'imposer). Car la ruine progressive de la batellerie comme celle du trafic routier (et plus particulièrement du service des diligences), entraîne le déclin parallèle – heureusement temporaire – du quartier traversé par une route délaissée[8] et celui d'un fleuve livré au seul approvisionnement du marché parisien. L'une des



Chemin de fer de Paris à Orléans : première carte topographique comprenant la ligne principale de Paris à Juvisy et l'embranchement sur Corbeil, dessinée par Alexis Donnet, ingénieur topographe, 1839. AN [F14/10 333 dossier 1 doc. 2]

illustrations de Jean-Jacques Champin – qui consacre une suite de gravures à la gloire de la jeune compagnie ferroviaire[9] – illustre clairement la lenteur du trafic routier et la concurrence avantageuse que lui oppose de Paris à Orléans le tout nouveau chemin de fer.

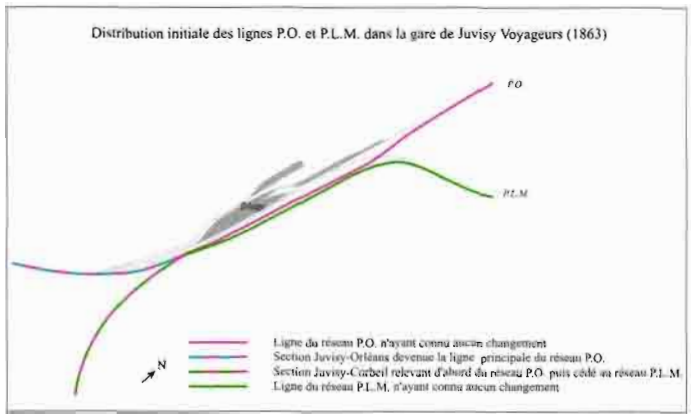
L'éphémère bâtiment de la gare de Châtillon se compose de la maisonnette du receveur, et d'une baraque de bois servant d'abri aux voyageurs. Devant leur nombre, la baraque est juste agrandie en 1841, alors que s'ouvrent les travaux de la section principale de Juvisy vers Orléans. Le baraquement disparaît à l'ouverture de la gare de Juvisy dont les travaux commencent dès octobre 1841 sur la bifurcation[10], associée à un parc à bestiaux. Lors de l'ouverture de la station de Juvisy – le 10 juin 1843 – la Compagnie a provisoirement élevé une petite construction de bois en travers de la fourche[11]. La gare de Juvisy, qui ne connaît qu'une modeste activité (voyageurs) jusqu'en 1860, prend un développement nouveau avec l'extension du réseau. Car le tronçon Juvisy-Corbeil, cédé en 1857 à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, se greffe sur son réseau, au niveau de Villeneuve-Saint-Georges lorsque la nouvelle compagnie lance un pont sur la Seine vers Athis-Mons. L'ouverture de la ligne P.L.M. de Corbeil en mai 1863 inaugure la ligne dite du Bourbonnais dont la première section – de Corbeil à Maisse – est livrée en juillet 1864. Dès lors, deux lignes parallèles (P.O. et P.L.M.) traversent la gare de Juvisy et s'en partagent locaux et installations. L'ingénieur en chef « chargé de l'exécution des travaux » de la ligne – voies, ouvrages d'art, constructions diverses – est Adolphe Jullien (1803-1873) ; membre du corps des Ponts et Chaussées, il lui revient, comme à nombre de ses pairs, la responsabilité de l'étude du tracé et la direction de la construction de la ligne[12]. Il élève dès 1846-1847 un bâtiment en dur (en briques et meulières de Viry) implanté perpendiculairement aux quais, de façon à relier les deux réseaux. La gare, qui sera agrandie entre 1884 et 1888[13], et dont l'étage est réservé au logement du chef de station, obéit aux principes distributifs énoncés dès 1840 par les ingénieurs Victor Bois et Camille Polonceau[14]. En entrant par la place de la gare, l'espace intérieur s'organise de part et d'autre d'un ample

Le premier bâtiment de la gare voyageurs de Juvisy implanté à la bifurcation des voies allant vers Corbeil (à gauche) et vers Étampes et Orléans (à droite) : lithographie de Jean-Jacques Champin, 1843. Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

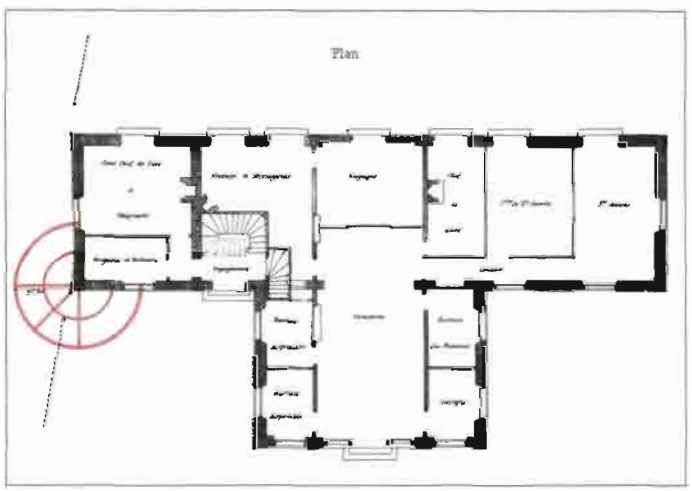
vestibule qui commande la billetterie, les messageries, la consigne à bagages, enfin, les salles d'attente qui, à Juvisy, regroupent les voyageurs de 1e et de 2e classe, mais écartent ceux de 3e classe. On trouve encore, au rez-de-chaussée, les bureaux des chef et sous-chef de gare et celui du télégraphe[15]. En traversant le bâtiment, on parvient dans une cour intérieure qui donne accès aux quais de chaque réseau. Jusqu'aux années 1880, la modeste fréquence des trains et leur faible vitesse autorise la traversée des voies par des passages à niveau, et chaque quai dispose d'un abri (qui contient aussi une lampisterie). L'implantation de la gare sur la fourche permet d'assurer aux deux réseaux des services communs : buvette/buffet pour les voyageurs, bouillotterie, lampisterie, poste de traitement des colis en transit d'un réseau à l'autre, pour le personnel de la gare, horloge pour tous. Au reste, le bâtiment n'a rien d'impressionnant ; son plan rectangulaire et son toit à longs pans simples l'apparentent plus à une maison particulière qu'à un édifice public.

Dans le courant des années 1880, l'accroissement des risques d'accident dû à une plus grande vitesse des convois et à l'élargissement des voies (côté P.O.) résultant de l'arrivée du nouveau réseau de Grande Ceinture nécessite la construction de deux passerelles métalliques ; lancées au-dessus des voies, face aux rues d'Estienne-d'Orves et de Draveil, chacune redescend dans la cour de la Gare. Les deux sections ne seront reliées qu'en 1905 par un tronçon qui facilite désormais la circulation piétonne des Juvisiens de part et d'autre des emprises ferroviaires.

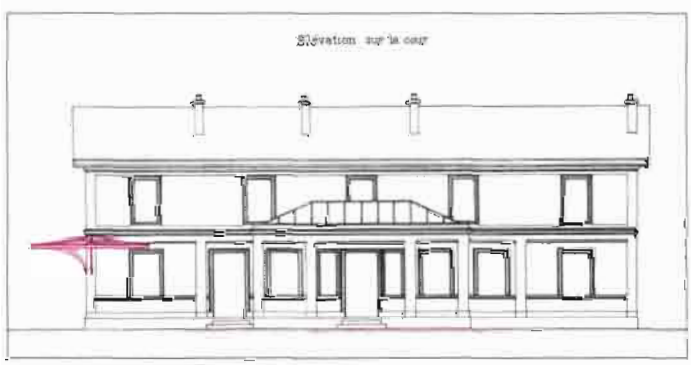
La mise à quatre voies de la section Austerlitz-Brétigny, réalisée en 1904 pour améliorer le service banlieue sans gêner le trafic grandes lignes et celui des marchandises[16], s'accompagne d'un programme de grands travaux destinés à faciliter l'exploitation. Simultanément, la section Austerlitz-Juvisy est électrifiée le 1er juillet 1904, mais seules les voies dites « omnibus » du service banlieue sont équipées du 3e rail destiné à l'alimentation électrique (avant l'installation des caténaires), sur lequel circulent des convois tirés par une automotrice[17]. L'afflux quotidien de voyageurs[18] traversant la gare appelle de nouvelles installations plus vastes et plus modernes. Un passage souterrain public, creusé de part en part, et desservant tous les quais, est projeté dès 1903 et ouvert pour la reconstruction de la gare voyageurs en 1907[19]. À l'aube du XXe siècle, le trafic voyageurs s'améliore et s'intensifie en conséquence[20] car l'électrification permet de réduire la durée des trajets et d'augmenter la cadence des rames[21].



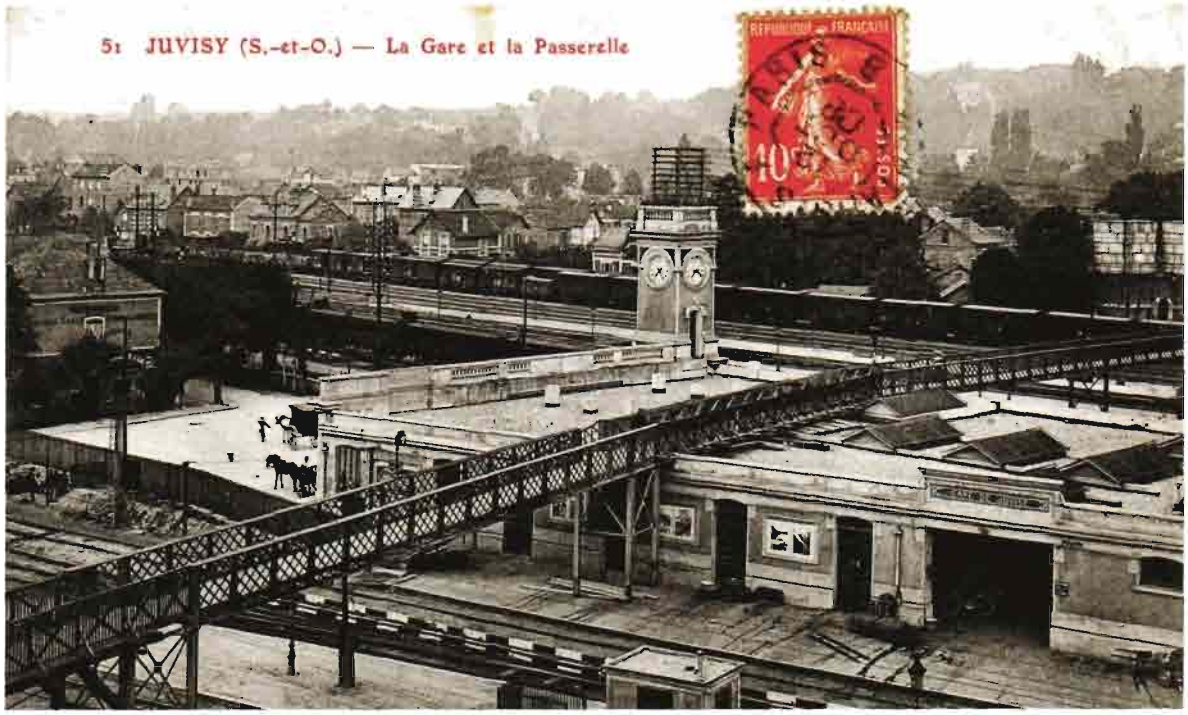
Plan de distribution des lignes des réseaux P.O. et P.L.M. dans la gare voyageurs de Juvisy en 1863.



Plan du rez-de-chaussée de la première gare voyageurs de Juvisy après son extension, 1888. A. S.N.C.F. Le Mans (40LM152).



Élévation antérieure de la première gare voyageurs de Juvisy après son extension, 1888. A. S.N.C.F. Le Mans (40LM152).



La nouvelle gare voyageurs de Juvisy peu après sa construction. Carte postale (vers 1907), Collection Francis Attou.

La nouvelle gare de « Juvisy-local ».

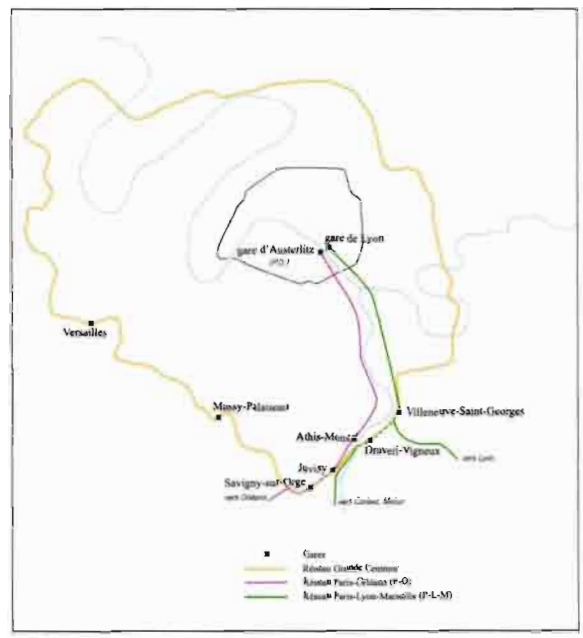
En exécution du projet du 10 février 1906, une nouvelle gare est reconstruite à l'emplacement de l'ancienne sous la direction de l'ingénieur en chef Robert. Le temps du chantier, de 1906 à 1907, une gare provisoire est bâtie en charpente dans la cour des voyageurs. Occupant toute la largeur de l'entrevoies, les bâtiments se composent de deux ailes disposées de part et d'autre de la salle des pas perdus qui commande les guichets, la consigne, les services administratifs et les bureaux. L'édifice, plus vaste que le précédent, ne comporte plus de logement de fonction et se tient en rez-de-chaussée, de façon à s'insérer sous le réseau préexistant des passerelles supérieures. Sur la cour, la façade principale est couronnée d'une balustrade ornée de cartouches de mosaïque ; à l'angle des voies du P.O., une tour carrée présente une horloge sur chacune de ses faces. Le dôme carré prévu initialement sera finalement remplacé par un tableau de lignes électriques où les contemporains ont pu voir un symbole de progrès technique ou de modernité… L'accès, depuis la place de la gare, se prolonge à travers la salle des pas perdus et se poursuit par des escaliers menant au souterrain qui dessert les différents quais. L'ouverture du pont de Draveil sur la Seine en 1894 ayant créé un intense mouvement de voyageurs de cette commune sur le réseau P.L.M., une sortie est ouverte en 1906 dans cette direction[22], et le quai est doté d'un abri à structure métallique et couverture de verre. Trois ans plus tard, en remplacement du local des colis en transit supprimé, la poste érige un édicule, à pan de béton hourdé de briques en tapisserie polychrome, qui s'aligne sur le quai médian contre l'ancienne buvette.[23]

Le trafic marchandises et la gare de triage.

Tandis que le transport voyageurs évolue d'abord progressivement et s'accélère à la charnière du siècle, le volume du trafic marchandises explose, les chiffres de 1853 étant multipliés par 34 en 1863, du fait du transbordement des marchandises d'un réseau sur l'autre[24]. Entre les bras de la fourche, déjà desservie par un petit faisceau de voies, une halle à marchandises est bâtie en

1864 – vaisseau de charpente à toiture débordant sur les voies de transbordement – puis doublée en longueur et dotée d'une grue fixe pour faciliter les manœuvres. Cette première connexion des réseaux forme alors l'embryon d'un triage dont l'augmentation du trafic[25] et la constitution du réseau de la « Grande Ceinture » provoquent la complète réorganisation.

Alors que l'organisation ferroviaire hexagonale touche globalement à sa fin, les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et du Paris-Lyon-Marseille se regroupent pour tenter de résoudre les inconvénients de l'extrême centralisation des réseaux par un contournement concerté de la capitale ; dans cette perspective, elles créent en 1875 le « Syndicat du chemin de fer de Grande Ceinture de Paris[26] ». Ce nouveau réseau, permettant au trafic transversal d'éviter les gares parisiennes, est composé, pour partie, de tronçons de lignes appartenant à l'une des compagnies signataires, pour partie, de sections spécialement créées pour joindre ces tronçons. Le 1er mai 1883, la boucle est bouclée, et les premiers trains de « Grande Ceinture » desservent 33 gares, stations ou haltes. Entre temps, la Compagnie d'Orléans décide en



Carte schématique du réseau de la Grande Ceinture et — partiellement — de ceux du P.O. et du P.L.M. : dessin de Diane Bétored.

Première halle de transbordement établie à la fourche lors de l'ouverture de la ligne dite du Bourbonnais par la compagnie du P.L.M. vers 1864.

1882 d'implanter à Juvisy une gare de triage et d'échange avec la Grande Ceinture[27]. La gare de « Juvisy-triage », entre Athis-Mons et la station de Juvisy (dite « Juvisy-local »), est mise en exploitation le 1er septembre 1884 ; c'est l'une des gares d'échange communes au Syndicat et au P.O. D'un point de vue politique, la situation de Juvisy n'offre que des avantages aux yeux des dirigeants du P.O. qui entendent tirer toutes les leçons des troubles de 1848 : en plus de sa position à l'intersection des réseaux, Juvisy présente l'intérêt de se trouver à une certaine distance d'une capitale agitée, dont les ateliers s'étaient largement associés aux mouvements insurrectionnels[28].

Sur le plan technique, le principe du triage par gravité, alors assez nouveau, est adopté ici[29] ; la gare répond au type à deux faisceaux, alors courant :

- un faisceau de 12 voies commandées par aiguillage à ses deux extrémités, servait au garage des trains, à leur réception, à leur formation après triage, et pour le classement des wagons par destination.
- un faisceau de 16 voies en impasse, avec voies de lancement en pente et voies de sortie, utilisé pour le triage par gravité.

À peine mise en service, la gare de triage apparaît sous-dimensionnée par rapport à l'extension du réseau. Entre 1886 et 1890, le nombre des voies du faisceau de garage est porté de 12 à 18 ; on ajoute deux voies supplémentaires aux halles de transbordement afin de faciliter la manœuvre des wagons. Mais le développement du trafic oblige finalement la compagnie à un remaniement global du dispositif, opéré en 1892. À cette occasion, le service de transbordement s'intègre dans le faisceau de triage, la petite halle et une partie de la grande étant déplacées à cette fin. La partie de la grande halle subsistant à son premier emplacement est aménagée en dépôt des machines et en atelier de petit entretien, ouverts en 1894. C'est une halle simple, de plan rectangulaire, à voies parallèles, comme on en trouve sur tous les réseaux depuis les débuts du chemin de fer. Cette organisation gardera globalement sa structure générale jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

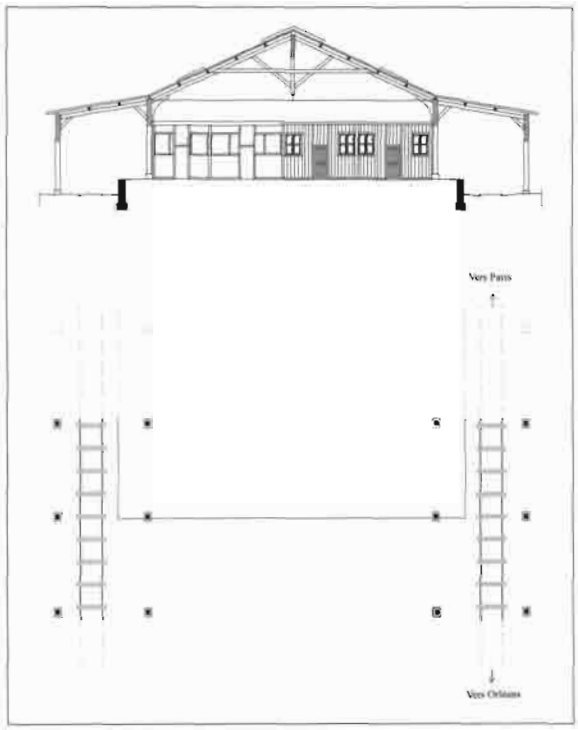
La grande halle de transbordement – de 8m de large sur près de 75m de long – repose sur 12 travées de poteaux de bois. Fixée à ces poteaux par des cornières métalliques, et maintenue par des tirants de fer formant entrait, la charpente de bois se compose de faux-entraits et de poinçons dotés de contre-fiches, liés aux tirants métalliques. Les pignons sont fermés par un bardage de planches ; la couverture en partie vitrée procure l'éclairement intérieur, comme le lanterneau, qui assure aussi l'indispensable ventilation. De part et d'autre, un appentis protège une voie et son quai de chargement. À proximité, les bureaux du service organisent et dirigent les manœuvres de transbordement, que facilite l'installation d'une grue fixe.

Dans l'une des anciennes halles, le dépôt des machines peut accueillir quatre locomotives ; entre ses voies, des fosses permettent l'entretien du matériel. Les tenders sont remisés à peu de distance. Toutes les petites réparations s'effectuent ici ou à l'atelier du petit entretien implanté en marge des faisceaux, vers Athis. Des réservoirs bordent les voies, avec prises d'eau pour le lavage des machines et manches à eau articulées pour l'alimentation des chaudières.

Le personnel de manutention, qui travaille jour et nuit au triage et au dépôt des machines, dispose sur place d'un réfectoire[33]. C'est un modeste local de charpente, dégourdi par un poêle central, avec de longues tables dotées de bancs, où les cheminots peuvent réchauffer leurs gamelles[34]. Le personnel roulant – mécanicien et chauffeur – retenu loin de chez lui par les contraintes du roulement, trouve ici un dortoir ainsi qu'un réfectoire. Chaque compagnie, responsable de son personnel, prend en charge les installations nécessaires. Entre les voies du P.O., le corps de garde des conducteurs est une bâtisse en rez-de-chaussée, avec deux dortoirs, trois chambres doubles (pour le couple

Plan d'ensemble du dispositif du triage en 1885 : dessin de Diane Bétored d'après un plan des Archives S.N.C.F. au Mans (40LM152).

Plan d'ensemble du dispositif du triage après le remaniement de 1892 : dessin de Diane Bétored d'après la carte d'État-Major dressée vers 1895. Bibliothèque historique de la Ville de Paris.



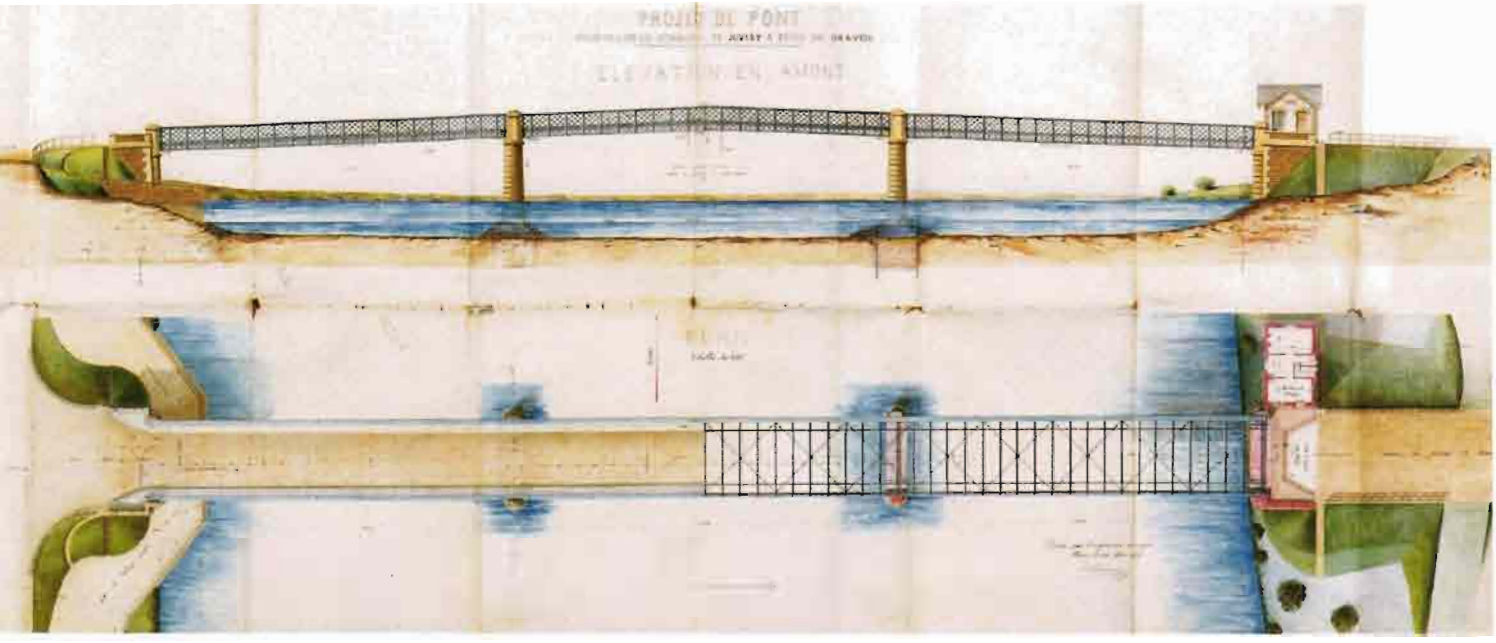
Halle de transbordement n°1 : plan des premières travées et élévation d'un pignon dessinés par Diane Bétored d'après un plan de 1917. A. S.N.C.F. Le Mans (40LM130).

mécanicien/chauffeur[35]), un réfectoire et une cuisine. Ce local sert tant aux agents qui découchent qu'à ceux qu'immobilise une halte de quelques heures et qui viennent s'y étendre sur un lit de camp.

Dans cet enchevêtrement d'installations, le local de la lampisterie – petit cube de maçonnerie – abrite la préparation de signaux dont l'exactitude et la visibilité déterminent la bonne marche du triage[36]. Avant l'électrification, le Service de la voie recourt aux mâts à signaux, à lanterne mobile. La catastrophe ferroviaire dont la gare de Juvisy est le théâtre, le 12 août 1899, causée par un défaut de visibilité de la signalisation[37], démontra tragiquement l'importance stratégique de ce service. Dès la fin des années 1870, le P.O. installe progressivement entre Paris et Brétigny des appareils dits d'enclenchement qui relient mécaniquement les leviers des signaux à ceux des aiguilles[38]. La fiabilité des manœuvres assurant l'efficacité d'un triage, le service de la distribution élève plusieurs locaux aux extrémités de la gare pour loger les aiguilleurs responsables des entrées et des sorties.

La restitution du triage serait incomplète sans la mention des multiples ateliers, remises et entrepôts semés autour des voies au gré des besoins, et sans l'évocation du paysage hérissé de poteaux télégraphiques et de lampadaires éclairant l'activité nocturne des cheminots[39]. Un triage, enfin, c'est surtout un réseau arachnéen de faisceaux et d'aiguilles, sur des étendues considérables, orientant méthodiquement des files de wagons vers des issues multiples.

Les quais de la gare avec, au premier plan, les abris pour voyageurs, la buvette/buffet, le local de la poste ; à l'arrière-plan, l'enchevêtrement du triage. Carte postale (vers 1910), collection Francis Attou.



Plan et profil du pont projeté sur la Seine par la société anonyme constituée en 1890 : dessin à la plume et lavis de l'ingénieur Cl. Racine. AD Essonne (2S1681 n°5).

Le Chemin de fer et la ville

Emprises et circulations

Comme on l'a vu précédemment, la plaine basse de Juvisy, entre Seine et Orge, souffre largement des emprises ferroviaires en constante extension. La première gare de marchandises et la fourche absorbent le terroir du Clos de la Maladrerie ; le réseau de la Grande Ceinture et le triage en gèlent beaucoup d'autres, dont l'emplacement du château de Chaiges (aux confins d'Athis)[40]. L'essentiel des expropriations juvisiennes concerne les terres agricoles du comte de Montessuy qui se trouve bientôt privé de ce qui constituait la ressource principale de sa ferme, condamnée à terme. Mais l'extension du triage déborde vite sur la commune voisine d'Athis, sur laquelle se tient une bonne moitié des installations.
Au-delà de la fourche, le tracé de la ligne sur le territoire de Juvisy a soin de contourner les récents bâtiments de la ferme de la Maladrerie, mais aussi de franchir le talus de la route royale n°7 en un point où sa hauteur permet de placer un pont sans affecter le profil de la pente. L'agglomération se cantonnant alors en marge de la voie, la ligne construite en remblai[41] enjambe la Grande-Rue sur un pont, avec passage à niveau accolé[42]. Des passages sur les voies, puis des passerelles et des passages souterrains assureront, au fur et à mesure des progrès de l'urbanisation, les relations entre les diverses parties de la commune disloquée par les emprises. Un réseau viaire est aménagé pour désenclaver les abords de la gare dont l'implantation au creux de la fourche complique l'accès : la desserte en est assurée par l'ouverture du Chemin de la station (actuelle rue Hoche), par celle du Sentier de la station (rue Wurtz) reliant la gare à la route royale, enfin par la création du Sentier du bac (actuelle rue de Draveil) menant de la gare à la Seine où un bac, récemment installé, assurait le passage vers Draveil, à partir d'une auberge élevée pour le passeur[43].

Le pont de Draveil

Le bac, d'abord posté à Châtillon, se transfère à Juvisy car il doit répondre à l'attraction croissante du rail au-delà du fleuve : l'accès à la gare incite quelques habitants de Draveil à passer la Seine en bateau. Face à la demande pressante de ses administrés pour qui la Seine est surtout un obstacle à franchir, le maire de Draveil envisage la construction d'un pont et crée la « Société du pont de Juvisy-Draveil » en 1890, avec pour objet déclaré de permettre d'« accéder à la station de Juvisy, chemin de fer de Paris à Orléans »[44]. Plusieurs avant-projets sont alors déposés par des entreprises répondant à l'appel d'offre de construction et d'exploitation d'un pont à péage réalisé sur fonds privés. Les projets conservés constituent un catalogue des ressources disponibles du génie civil[45]. L'État ayant décidé en 1891 de prendre en charge la construction de l'ouvrage, à condition que le passage soit libre, confie à l'ingénieur Michaux, agent voyer en chef de l'arrondissement de Corbeil, la mission d'un avant-projet. Celui-ci arrête le parti d'un pont à tablier métallique avec poutres droites reposant sur des piles maçonnées en rivière[46]. À l'issue de l'adjudication[47], *la Société des anciens établissements Cail* remporte le marché de la charpente métallique tandis que l'entreprise Le Tellier est chargée des travaux de maçonnerie (piles et culées). Le chantier, commencé en 1893, s'achève avec l'épreuve de mise en charge, le 12 juillet 1894.

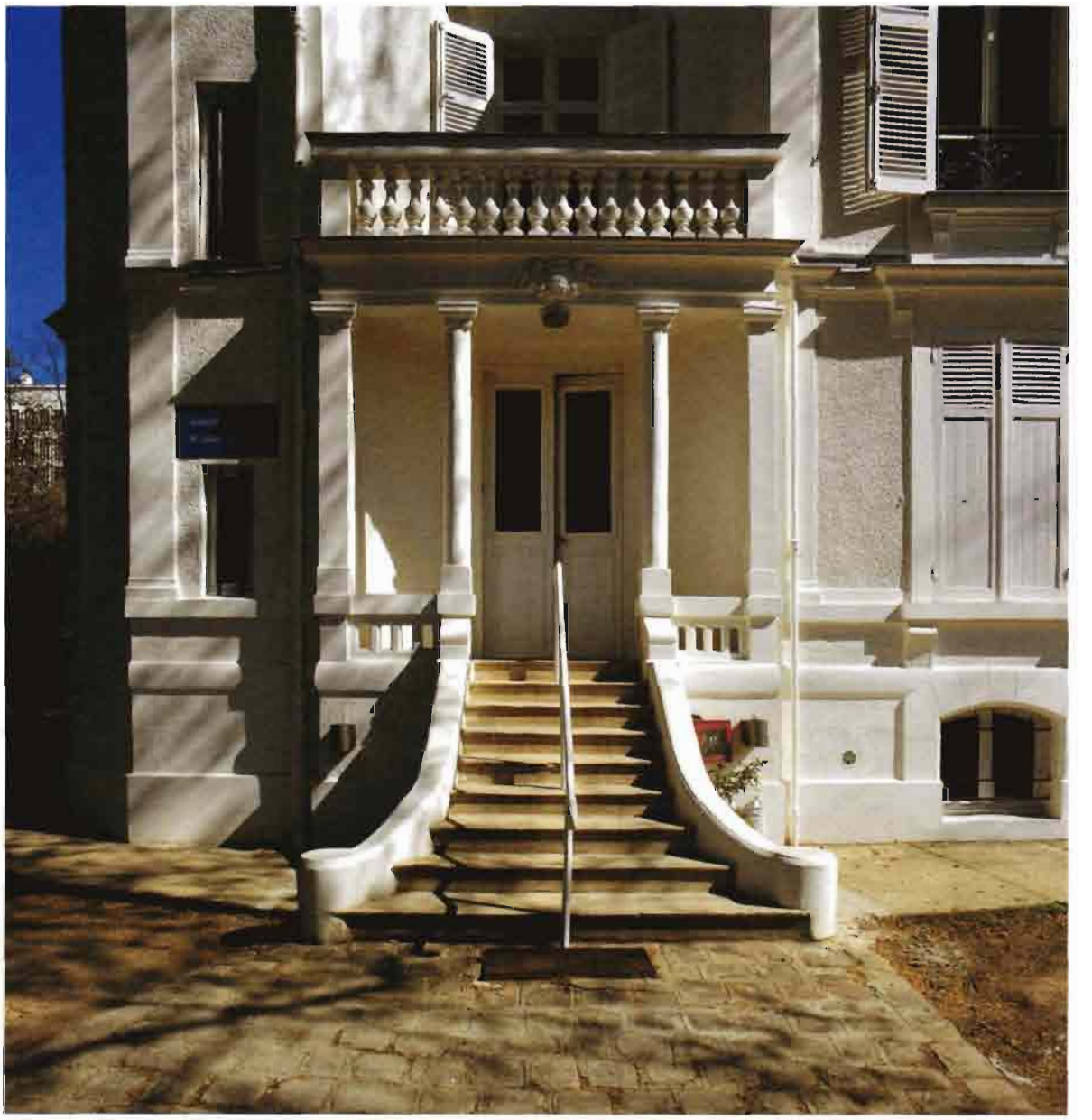
Le pont de Juvisy vu de la rive de Draveil, côté amont. Carte postale (vers 1910), AD Essonne (2Fi94).

Affiche publicitaire en faveur de la Cité coopérative « Paris-Jardins » à Draveil : Archives de la Société anonyme coopérative de Paris-Jardins, Draveil.

Une relation nouvelle s'établit dès lors entre Draveil et la gare de chemin de fer, liaison qui met l'obstacle du fleuve entre parenthèses. Très vite surgissent les premiers lotissements, d'abord celui de la « Villa Draveil » (dès 1898-1899), au débouché du pont, malgré les risques d'inondation, puis celui de « Paris-Jardins » (1911-1912)[48] dont l'organisation coopérative[49], fruit de la récente législation en faveur des sociétés mutuelles d'épargne[50] et du logement H.B.M.[51], attire des ouvriers et des employés séduits par cette forme atypique de cité-jardin[52]. Ce nouveau maillon qui instaure une relation inédite entre deux réseaux routiers (la R.N.6, rive droite, et la R.N.7, rive gauche), place Juvisy au centre d'une connexion routière dont le futur trafic automobile affectera les flux urbains. Mais il faut attendre l'expansion du trafic des lendemains de la Grande Guerre, pour qu'un nouveau schéma de transit de banlieue à banlieue s'établisse et prenne tout son développement. Dans un premier temps, la greffe du pont prend sur le chemin de fer dont il désenclave l'issue vers la Seine. Le succès de cette desserte, d'abord sous-estimé, prend de court l'administration ferroviaire qui doit ouvrir un passage souterrain sous les voies du réseau P.L.M. de façon à relier la gare et les voies du P.O. par un accès direct à la rue de Draveil et au pont[53]. Ce sera chose faite dans les premières années du XXe siècle ; sous l'effet de l'attraction ferroviaire et de la levée de l'obstacle fluvial, Draveil intègre alors la mouvance de l'agglomération juvisienne.

Inversement, le quartier de Fromenteau, dont le développement résultait de l'essor du trafic routier au cours de la première moitié du siècle, au point de compter en 1814 près du tiers de la population communale, et, en 1846, les deux tiers, dépérit, privé de l'activité du relais de poste : en 1886, moins du cinquième de la population communale y est établie[54].


LA CITÉ
COOPÉRATIVE
"PARIS-JARDINS"
15 MINUTES
JUVISY
TRAJET en 20 MINUTES
180 TRAINS PAR JOUR
N'EST PAS UN LOTISSEMENT
ORGANISÉ EN VUE DE LA SPÉCULATION,
C'EST UNE VILLE MODÈLE
AVEC
ses ESPACES LIBRES, ses Jardins, ses Promenades,
ses SERVICES PUBLICS, Eau Gaz Électricité, Tout à l'Égoût,
sa MAISON COMMUNE ouverte à tous les Sociétaires,
ses COOPÉRATIVES de Culture, de Production de Consommation,
ses HABITATIONS MODÈLES à BON MARCHÉ
Jolies, Confortables et Hygiéniques
ÉDIFIÉE DANS UN SITE ADMIRABLE
PAR DES COOPÉRATEURS
CONVAINCUS & DÉSINTÉRESSÉS
Extrait des Statuts :
LOTS
DE 500 à 1500 Mètres
PRIX UNIFORME : 2f40 le Mètre
PAIEMENT EN 4 ANS.
Demandez renseignements au Président de la Cité Coopérative
"Paris-Jardins" Société d'Habitations à bon marché Capital : 800.000f
à "PARIS-JARDINS" DRAVEIL (Seine-&-Oise) ENVOI des STATUTS contre 30 Centimes.
IMP. CH. PETIT. PARIS.



Maison, 68, rue Jean-Argeliès, construite vers 1880 par l'architecte J.B. Duval : le porche de l'entrée principale.

L'urbanisation en marche

Le lotissement en cours du parc inférieur du château. Carte postale (vers 1905), collection Francis Attou

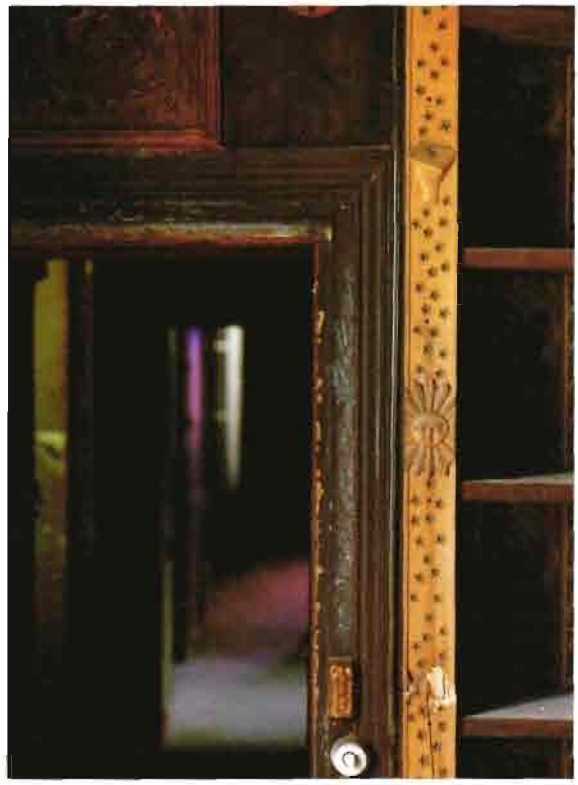
Desserte ferroviaire et peuplement

L'essor du trafic Paris-banlieue, dont la courbe croît de façon exponentielle de 1896 à 1907[55], doit évidemment beaucoup à la politique tarifaire de la compagnie ; elle est en cela fortement encouragée par des pouvoirs publics soucieux de répondre à une mobilité croissante qu'impose un marché raréfié du logement parisien bon marché. La réduction tarifaire prévue par les conventions de 1883 trouve son application en 1892[56]. Le prix des cartes d'abonnement demi-tarif baisse, des cartes de zones sont créées[57]. Cette politique interventionniste s'avère d'autant plus opportune que s'opère alors de plus en plus nettement une dissociation entre résidence et lieu de travail pour une population travaillant à Paris ou en périphérie immédiate, qui se trouve toujours plus nombreuse à devoir s'installer en grande banlieue, en quête d'un logement accessible. Cette mobilité citadine vers la banlieue relance les affaires de la compagnie qui entreprend alors la modernisation du réseau : l'électrification, qui permet de réduire la durée des trajets et d'augmenter le volume du trafic, constituera sa réponse. Cette modernisation permettra à la compagnie de justifier une politique tarifaire peu compétitive[58]. Le P.O. se montrera ainsi toujours réticent à étendre la multiplication des trains ouvriers ; et l'attribution de « billets ouvriers » aux habitants de Juvisy[59] – billets créés en 1883, mais longtemps réservés aux gares de Vitry et de Choisy – se fera attendre jusqu'au lendemain de la Grande Guerre[60], alors que la compagnie se voit contrainte d'infléchir sa politique commerciale.

Maison, 48, avenue de la Terrasse : la façade côté parc.

Villas, cottages et résidences

C'est donc autant à une politique tarifaire peu attractive qu'à une amélioration des dessertes[61] qu'il faut attribuer les premières constructions à caractère résidentiel. En effet, la mutation du bourg dès les années 1880 résulte d'abord de l'amélioration des conditions de transport car le train reste cher et ne réserve la possibilité de trajets réguliers qu'aux catégories les plus aisées de la société. Ainsi, l'augmentation du nombre de trains et la réduction de la durée des voyages – qui diminue de moitié entre 1850 et 1900[62] – vont favoriser, dans un



Maison, 8, avenue de la Cour de France : chapiteau de stuc couronnant un pilastre d'angle.

Observatoire Camille-Flammarion : enfilade des pièces des appartements privés du premier étage avec, au premier plan, les boiseries de la bibliothèque.

premier temps, l'implantation de « villégiatures » bénéficiant d'une campagne accessible et aménagée. « Au-dessus du pays, et jusqu'à la route de Fontainebleau – remarque Alexis Martin – les maisons de campagnes confortables, les villas luxueuses, les gais cottages s'éparpillent dans la nature »[63]. La « villa mexicaine » et ses voisines de l'avenue de la Terrasse, ainsi que certaines demeures de l'entrevoie, constituent des résidences de loisir, au milieu de vastes parcelles. Ces grosses maisons[64], bâties entre 1880 et 1900, jouissent toutes d'une situation privilégiée, qu'elles soient implantées sur les points les plus agréables du lotissement du parc du château (avenue de la Terrasse, avenue Gounod) ou qu'elles occupent d'autres positions aussi avantageuses : le château de Bel-Fontaine sur une sorte de belvédère, la maison du 27, Grande-Rue (disparue) au bord de l'Orge et de l'artère principale, les maisons de l'entrevoie, secteur encore agreste peu troublé par les trains.

Leur plan ramassé contraste souvent avec la fantaisie de toits complexes qui collectionnent frontons (Bel-Fontaine), tourelles (villa mexicaine, maison 68, rue Argeliès), flèches et lucarnes. Ces constructions, de taille moyenne, oscillent entre la régularité respectable du répertoire classique (27, Grande-Rue) et un pittoresque historiciste nourri d'allusions au « style Louis XIII » (brique et fausse pierre) et de références au castel troubadour (avenue de la Terrasse) ; chez toutes, les éléments du décor, rapporté – comme la céramique ou la ferronnerie – ou structurant, comme les motifs d'architecture – entablements, pilastres et colonnes, balustres – semblent l'emporter sur la vigueur de la composition générale. Le mythe d'une « casa mexicaine », bâtie par un affairiste enrichi de retour du Mexique[65], ne pouvait qu'accroître encore le prestige de résidences dont la vie de villégiature conférait aux propriétaires une aura particulière.

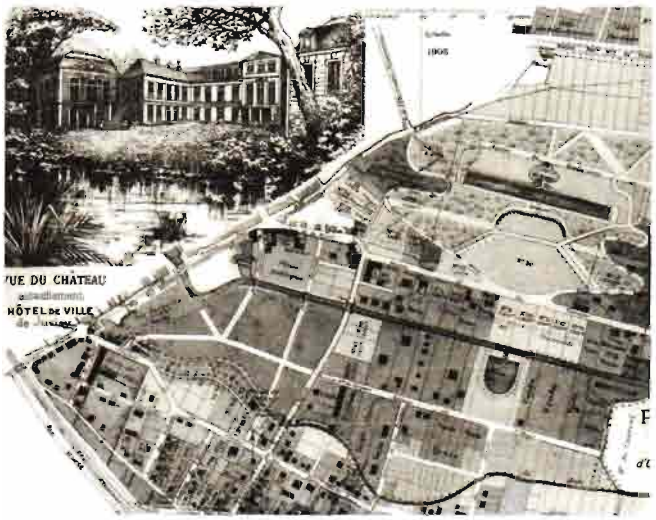
Observatoire Camille-Flammarion : papier peint d'une pièce du rez-de-chaussée faisant office de cabinet de curiosités.

Les premiers lotissements

Malgré la réticence tarifaire du P.O., l'argument démographique avancé (pas de tarifs préférentiels car trop peu d'ouvriers) se trouve bientôt démenti par la politique d'investissement de la compagnie et la multiplication des réseaux dont les effets démographiques sont immédiats. L'essor et le développement du triage attire à Juvisy comme à Athis une main-d'œuvre ouvrière qui trouve d'abord à se loger sur place avant que l'offre locale ne s'épuise ; mais cet afflux considérable de population extérieure qui se concentre à Juvisy et gonfle les recensements[66], accélère la mutation foncière. La multiplication des lotissements dès les années 1880 sur toute la commune s'explique d'abord par la persistance d'un territoire resté rural jusque vers 1850 (ainsi qu'au morcellement du parc du château) que l'irruption du chemin de fer a brutalement et profondément transformé. Dans un second temps, le développement du triage attire à Juvisy une importante colonie de cheminots qui, par astreinte professionnelle, est tenue d'habiter à proximité. L'insuffisance de l'offre locale provoque ainsi les premiers lotissements qui se repèrent dans l'entrevoie (rues de l'Avenir, Horace-Vernet, Wurtz, George-Sand, J. Daraux, de Draveil, avenue Jean-Argeliès, quai Jean-Pierre-Timbaud). Après la disparition de son époux (1881) et l'ouverture du triage (1884) qui accentue la pression foncière, la comtesse de Montessuy, sans héritier, confie à une société civile immobilière le soin de lotir le parc inférieur du domaine[67] et d'en vendre les parcelles (entre la rue des Gaulois, la rue de la République et l'avenue Botherel). Si, comme on l'a vu, les premières villégiatures parisiennes se cantonnent essentiellement au cadre arboré de l'ancien parc du château (avenue de la Terrasse), les habitations se bâtissent surtout entre la rue de la République et la rue des Gaulois, de part et d'autre de l'avenue d'Estienne d'Orves qui relie – depuis peu – la gare au vieux centre.

Lotissement en cours du parc supérieur du château.
Carte postale (vers 1910), collection Francis Attou.

Plan du lotissement en cours du parc inférieur du château, 1905.
Extr. de «Juvisy-sur-Orge, chroniques du Hurepoix». AD Essonne.



À proximité des réseaux, mais non loin du bourg, vont se multiplier des constructions répondant à une demande diversifiée, à l'image d'une profession fortement hiérarchisée. On trouve ainsi des maisonnettes trônant sur leur parcelle, ou des maisons jumelles (24-26, avenue d'Estienne d'Orves), voire quadruples (35, avenue du Général-de-Gaulle ; 15, impasse Castex). Il se rencontre aussi des constructions modestes, associant plusieurs logements sous un même toit, de manière répétitive (4-6, rue de l'Avenir ; 48-56, rue Jean-Argeliès), des alignements de maisons mitoyennes (53-59, quai Jean-Pierre-Timbaud) ou des ensembles de logements s'étirant en barre (3-5, rue Horace-Vernet). Cette palette de logements ouvriers fut, sans doute, destinée à satisfaire un marché locatif lié à la mobilité des cheminots. Entre la rue des Gaulois et la rue de la

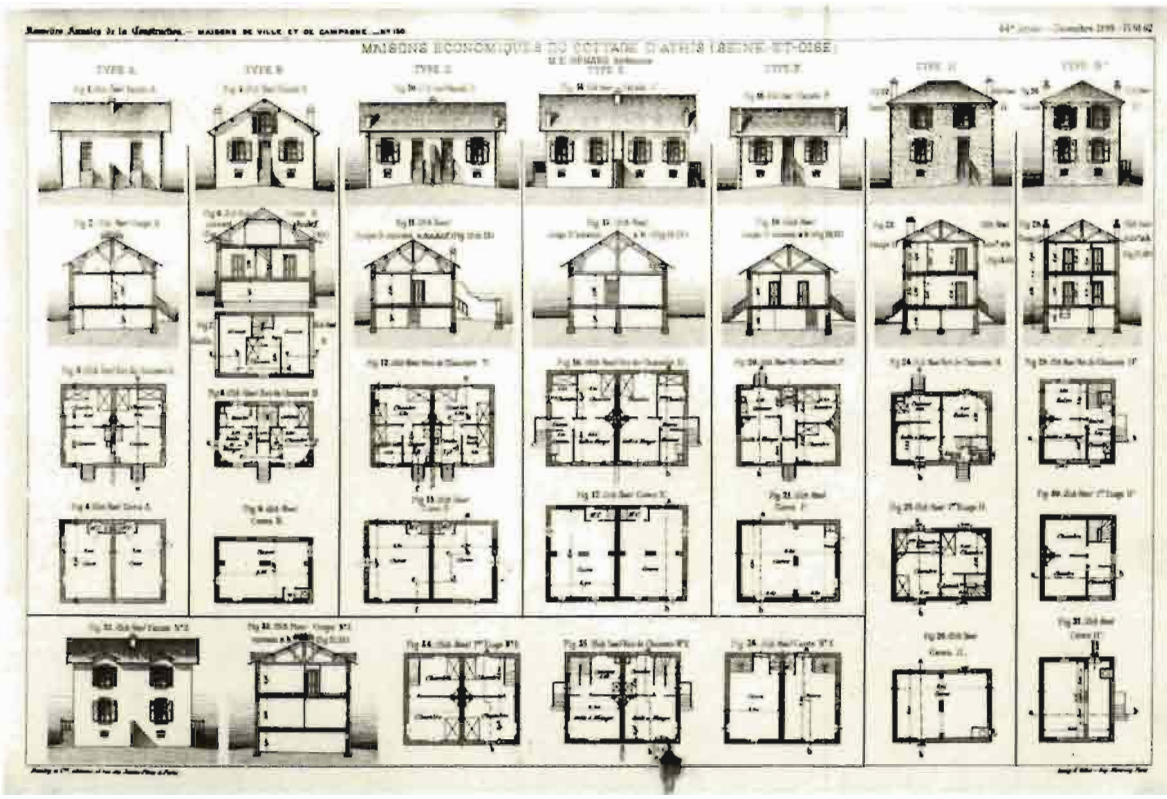
Maisons jumelles, 24-26, avenue d'Estienne d'Orves.

Maison, 26, avenue de la République : frise de carreaux de faïence de Sarreguemines.

Maison, 14, avenue d'Estienne d'Orves : motifs géométriques dessinés à l'aide de scories sur fond de meulière rocaillée en parement des piles du portail.

République, des maisons plus cossues s'adressent à une population plus aisée, séduite par la proximité de la gare. Les architectes locaux, Louis Ducastel, qui en publie quelques modèles[68], ou L. Thauront, semblent être les inspirateurs d'une majorité d'entre elles, s'ils n'en sont pas toujours les auteurs.

Érigées sur de modestes parcelles, ces maisons de meulière et de brique partagent une élévation comparable (d'un niveau surmonté d'un étage de comble), des éléments de décor industriels (céramiques de faïence aux linteaux[69], ferronneries de série, rocaillages de meulières polychromes[70], bois découpés[71]), enfin, une commune absence de garage, car elles sont antérieures à la démocratisation de l'automobile. Certaines, cependant, possèdent une ferronnerie ouvragée (6, rue Carnot, maisons 8 et 12, avenue de la Terrasse) dont la réalisation pourrait être l'œuvre d'un artisan local implanté à Juvisy (39, rue Wurtz) depuis 1840. Des façades, plus soignées, se distinguent par leurs décors de stuc contribuant au dessin de leur modénature[72].



Plans et élévations des maisons-types de la cité cheminote du Cottage d'Athis : planche publiée dans les « Nouvelles annales de la construction », décembre 1898. BnF (Topo Va Essonne).

Le Cottage d'Athis

En marge d'une production livrée aux lois du marché, et alors que la Compagnie du P.O. ne se préoccupe guère de loger ses employés parisiens, celle-ci consent des facilités à la *Société coopérative du Cottage d'Athis,* constituée le 7 avril 1894 pour loger les cheminots travaillant au triage, ainsi qu'au dépôt et aux ateliers voisins[73]. Cette société coopérative d'habitation, encouragée par le vote, quelques mois plus tard, de la loi Siegfried (30 novembre 1894) sur les habitations à bon marché, se constitue en «société anonyme coopérative de construction de maisons à bon marché»[74]. L'article 2 des statuts précise : «La société a pour objet de construire des maisons salubres spécialement disposées pour servir de logement à des employés et ouvriers attachés à la *Compagnie du chemin de fer d'Orléans* et de faciliter à ses membres l'acquisition de leur maison»[75].

La Compagnie qui cède, au fur et à mesure des besoins, les 76 000 m² de terrain qu'elle détient le long du C.D. 29 à Athis (rue de Juvisy) et qui prête les 60 000 francs nécessaires à la construction des 19 maisons de la première tranche, pratique ainsi une politique sociale dans l'esprit des œuvres laïques prônées par le courant démocrate chrétien des dernières décennies du XIXe siècle. Suivant un courant d'idées qui anime les catholiques ralliés à la République[77], la Compagnie favorise la construction de logements ouvriers proches du site de Juvisy et en facilite l'acquisition à ses locataires au moyen d'une prime d'amortissement qui s'ajoute au loyer, fixé à 5% du prix total de revient. Le choix de l'architecte Émile Bénard, qui établit les plans des 19 premières maisons selon plusieurs types, n'est pas le fruit du hasard : ayant pour interlocuteur et interprète

privilégié Jules Siegfried, alors maire du Havre, qui fait voter une loi décisive sur les habitations à bon marché et qui lui confie déjà le soin de construire des maisons pour les ouvriers de son entreprise textile, l'architecte fait partie des promoteurs de maisons économiques soucieux d'offrir aux ouvriers un logement décent[78]. Les premières maisons d'Athis-Mons sont livrées en octobre 1894. Suivront une deuxième tranche de 25 maisons (1895-1896), une troisième de 16 maisons (1896-1897), enfin, une quatrième de 20 maisons en 1898. Les terrains restants sont cédés en 1905 à la Société des habitations économiques qui y fait bâtir 25 maisons[79]. Les maisons d'Émile Bénard, publiées par la presse spécialisée[80], se répartissent en 7 types, simples ou doubles, en rez-de-chaussée ou d'un étage (mais toujours avec un soubassement) ; elles disposent toutes d'un jardinet (de 300 à 400 m²) et forment sur la rue un alignement respectant un retrait uniforme. Les murs sont en moellons de meulière locale, les toits, à longs pans simples. Les maisons que réalisent l'architecte Georges Guyon et son fils[81] pour la Société des habitations économiques introduisent une modeste variété en épousant le parti de mitoyenneté (jusqu'à 4 maisons de rang) et en modulant les dispositions en largeur et en élévation. Ces lotissements du Val d'Athis sont desservis par un réseau de voies nouvelles[82], ouvertes en 1894, de statut privatif.

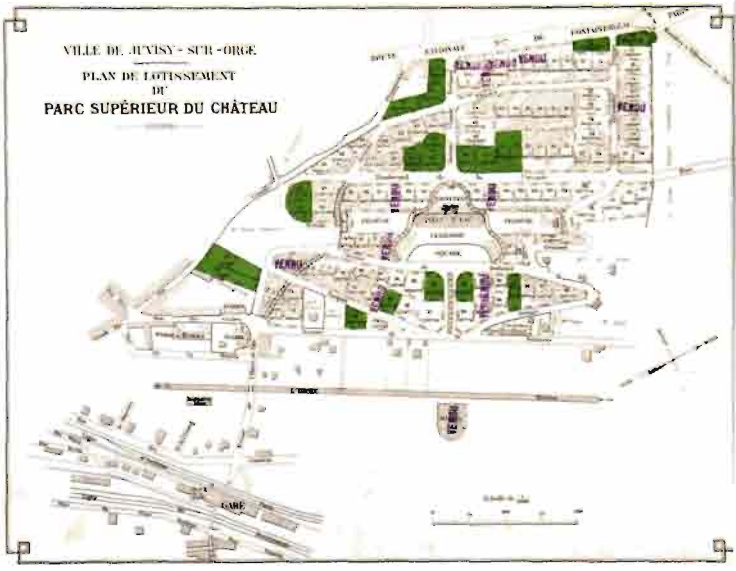
Des lotissements différés

À l'aube du XXe siècle, la commodité des liaisons ferroviaires apparaît clairement comme un argument de vente décisif destiné à une clientèle travaillant à Paris : à leur intention sont diffusés des imprimés qui – en plus du plan du lotissement – mentionnent parfois les horaires des trains, le temps d'accès à la gare ou la durée du trajet jusqu'à la capitale ; la prolongation dès 1900 de la ligne au cœur de Paris, desservi par deux arrêts (Saint-Michel et Orsay) et l'établissement d'une correspondance avec une ligne du métro parisien (à Saint-Michel) contribuent de manière déterminante à l'urbanisation de Juvisy au début du XXe siècle. Entre 1900 et 1914, une seconde vague de lotissements concerne ainsi le haut du parc du château et le plateau. Ces opérations sont menées par de petits épargnants que la législation favorisant l'accession populaire à la propriété incite à investir. Cette colonisation d'un territoire par une vague pavillonnaire sans précédent à l'échelle locale, s'est opérée en deux phases, que sépare la Grande Guerre.

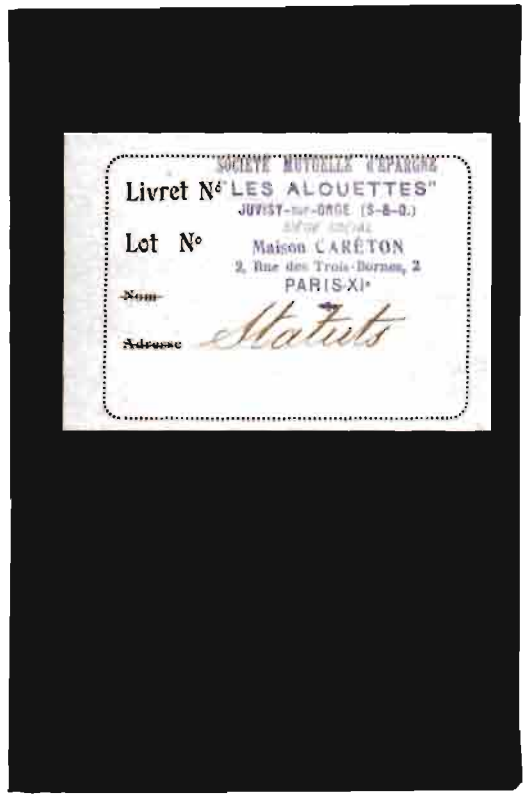
Dans un premier temps, et dans le cadre de la législation en vigueur avant 1919 au sujet des lotissements[83], l'acquisition d'un terrain par de futurs bâtisseurs – c'est le cas de la majorité d'entre eux – constitue une démarche qui va s'étaler sur un certain temps (de cinq à vingt ans). Les terrains du parc supérieur du château sont d'abord vendus par la comtesse de Montessuy en 1896 à la Société anonyme immobilière de Juvisy dont les frères Bernheim sont les gérants, à charge pour eux d'organiser la vente des lots. À cette fin, ils éditent un imprimé publicitaire vantant le cadre arboré du parc, la proximité des moyens de transport et celle du centre-ville (avec ses commerces, écoles, mairie, église...)[84]. La S.A.I., formée pour quinze ans, sera prolongée car, bien qu'ayant presque tout vendu, quelques parcelles sont encore disponibles à la veille de la Grande Guerre. Ici, comme dans la plupart des lotissements, la transaction ne s'opère pas directement du propriétaire à l'acquéreur.

Ces lots qu'achète une population modeste intéressent des Parisiens chassés par la crise du logement, des banlieusards de la petite couronne ou des habitants des communes voisines de Juvisy ; mais leur prix s'avère

Plan du lotissement du parc supérieur du château, vers 1910.
AC Juvisy-sur-Orge (2R4/2).



bien au-dessus de leurs moyens. Dans le cadre de la législation en vigueur, des sociétés d'épargne se créent alors qui passent un bail de location, assorti d'une promesse de vente, avec le propriétaire, ou avec la société immobilière qui organise la transaction. Ces sociétés mutuelles d'épargne (S.M.E.) – qui s'appellent parfois aussi Société en Participation d'Épargne, ou encore Société Immobilière d'Épargne – sont régies par le code civil (articles 1322 à 1325), par la loi du 19 décembre 1907 relative au contrôle des sociétés de capitalisation, ainsi que par la loi du 3 juillet 1913 relative aux sociétés d'épargne. Leur objet est la constitution d'un capital social destiné à l'acquisition du terrain à bâtir, partagé en autant de lots que d'adhérents[85]. Après la signature, un géomètre trace les axes



Carnet distribué aux membres de la Société mutuelle d'épargne « Les alouettes » pour leur permettre d'enregistrer les versements constituant le montant de leur part équivalant à l'acquisition de leur lot. AD Essonne (9S81).

Immeuble, 31, avenue de la République.

de la voirie privative et le contour des lots d'égale contenance, qui sont ensuite répartis entre les sociétaires par tirage au sort. Le capital résulte du paiement des droits d'entrée de chaque membre, ainsi que des cotisations hebdomadaires ou mensuelles versées plusieurs années durant. Une fois la somme réunie, la S.M.E. libérée de sa dette, est dissoute, et chaque sociétaire rentre en possession de son terrain.

C'est ainsi en application des lois de 1907[86], 1908[87] et 1909[88] que la société du lotissement « La Villa Champagne » est constituée le 3 décembre 1910 par un groupement de petits épargnants désireux de devenir propriétaires d'un terrain et d'y faire bâtir. Le

lotissement est établi par le géomètre L. Poussin en décembre 1910 et dès 1911, les terrains sont occupés par les sociétaires qui y dressent des bicoques tout en poursuivant leurs versements jusqu'au paiement intégral de leur terrain (et des frais occasionnés par le bornage, les clôtures et les puits).

La loi de 1913[89] permet la création de sociétés mutuelles d'épargne qui, comme la société « Villa-Campagne », passent un bail avec promesse de vente du propriétaire (le marquis de Grammont). Pour la « Villa-Campagne », les premiers versements, effectués à la date du 14 septembre 1913, ont été poursuivis régulièrement jusqu'au 2 août 1914[90]. La société a fixé le taux de ses cotisations de manière que les annuités restantes soient complètement payées dans l'année 1925[91]. Certaines sociétés, créées à la veille de la Grande Guerre (Villa Paris-Campagne, fondée en janvier 1914, par exemple), durent suspendre les versements, d'août 1914 à octobre 1919, et repousser d'autant l'échéance ultime. Pendant tout le temps des versements, les sociétaires jouissent en locataires d'une parcelle qu'ils jardinent et sur laquelle ils construisent des cabanons[92].

Il faut attendre l'après-guerre (1923) pour voir réalisée la promesse de vente consentie par le marquis de Grammont, propriétaire de la ferme de Champagne, et pour que chaque sociétaire devienne propriétaire de sa part par acte authentique[93]. Avant guerre, ces sociétés se bornent donc à capitaliser, à louer les terrains et à les mettre à la disposition de sociétaires qui, avant même d'en être propriétaires, y cultivent un potager et y passent leurs dimanches à l'abri de leurs cabanons[94].

Face à l'insalubrité de la capitale, à la cherté du logement parisien, la banlieue apparaît – sous la plume des hygiénistes – comme la solution aux maux des classes populaires qui peuvent, grâce aux progrès des transports collectifs, travailler à Paris ou en banlieue et profiter d'un environnement agreste où ils consomment les fruits de leur jardin[95]. Ces ouvriers, artisans ou employés, souvent d'origine rurale et fraîchement déracinés, renouent, dans les premiers temps, avec des pratiques culturales auxquelles le cabanon rend les services d'abri de jardin et de cabane à outils. Avant 1914, les grandes terres du plateau de Juvisy se morcellent et se couvrent de baraques et de bicoques, qui apparaissent comme autant de colonies de petits propriétaires, à la différence d'autres lotissements d'inspiration coopérative.

Immeuble, 37 bis, rue des Gaulois : façade principale.

Les premiers immeubles

Parallèlement à la colonisation du territoire communal par les lotissements et leurs baraques, l'acuité de la pression foncière exercée par la gare, qu'accroît un marché locatif insuffisant, donnent naissance, dès 1900, aux premiers immeubles de Juvisy qui surgissent alors à proximité des voies. Si la demeure atypique, 11, quai Gambetta, se donne une allure de château, la plupart des immeubles[96], aux façades de brique ou de meulière, ne se distinguent de la construction locale que par une élévation (de deux à quatre étages) qui tranche sur un paysage encore presque totalement pavillonnaire et fonctionne comme un marqueur de la tension immobilière.

Buste de Marianne ; modèle de Théodore Doriot, édité en 1871, sans doute acquis par la municipalité de Juvisy pour meubler la première mairie.

Les équipements municipaux

Vue d'ensemble de la première mairie-école bâtie entre 1878 et 1880. Carte postale (vers 1905), AD Essonne.

L'évolution du paysage politique des années 1870-1880, puis la lente progression démographique de Juvisy résultant du lotissement systématique des terrains proches de la gare provoquent, avec l'afflux de nouveaux Juvisiens, le renouvellement du personnel politique local[97]. Tant que le comte de Montessuy dirigea les affaires communales[98], les réunions du Conseil se tinrent au château. Sa succession, marquée par l'arrivée des républicains aux affaires locales, exige un geste architectural fort dont l'indispensable construction d'une école primaire de garçons – obligatoire depuis 1833[99] – offre l'opportunité. La municipalité confie donc à l'architecte parisien L. Clémencet le soin d'élever une mairie-école sur un terrain communal (l'ancien cimetière) faisant face au château et à l'église[100]. Adossé au pied du coteau, le bâtiment repose sur un soubassement à usage de remise. Le premier étage accueillit d'abord salle de classe, mairie et presbytère. L'achat du château par la ville (1900) et la construction d'un presbytère indépendant (1901) permettent l'ouverture de trois salles de classe rendues nécessaires par l'augmentation de la population scolaire. Sur une silhouette massive, la mairie-école dresse l'attribut édilitaire d'un campanile, saillant sur la façade à la manière d'une bretèche, dont la cloche défie celle du clocher voisin.

Au château, siège de l'hôtel de ville, la République prend alors les traits de « La Marianne » de Théodore Doriot éditée en 1871[101] : c'est une femme, en buste, drapée à l'antique et cuirassée, coiffée d'un diadème formé de deux épis de blé et d'un bandeau portant la devise « Honneur et patrie ». Brochant sur la cuirasse, un collier retient huit médaillons évoquant autant de départements ministériels[102]. Le socle qui intercale entre les initiales RF la balance de la justice et les faisceaux des licteurs revendique discrètement l'avènement d'un régime démocratique et républicain. « La Marianne » de Doriot, qui compte parmi les trois premiers modèles diffusés par le nouveau régime, en constitue aussi le type le plus modéré : dépourvue de bonnet phrygien « révolutionnaire », l'effigie républicaine affirme l'instauration d'un régime d'ordre (décliné à travers l'antique drapé, l'évocation des missions de l'État et l'élan patriotique, voire héroïque) et de prospérité (les épis de blé en sont la traduction pour une France agricole)[103].

Entre château et presbytère, l'architecte A. Thauront élève dès 1898 une école maternelle. En 1904, les lois interdisant les congrégations enseignantes[104] – ici dévouées à l'éducation des jeunes filles – contraignent la municipalité à leur élever une école publique. Sa construction dans une aile en retour de la façade du château condamne le pavillon Louis XIV, démoli en 1908. L'enseignement catholique surmonte toutefois l'expulsion des congrégations enseignantes par le recrutement d'enseignants laïcs et réagit à la perte de ses anciens locaux par l'édification de nouveaux murs : par

l'intermédiaire de la société immobilière privée « La Foncière de Seine-et-Oise », le collège Saint-Charles s'élève dès 1913 sur une partie de l'ancien parc du château. Développant sur un plan en H salles de cours, internat et services communs, l'établissement propose à des enfants recrutés dans toute l'agglomération juvisienne une multiplicité d'activités péri-scolaires (sport, activités manuelles et artistiques) qui témoignent d'une pédagogie moderne, que stimule la concurrence des systèmes éducatifs. Le nouvel hôtel de ville, les écoles qui l'entourent, et ses abords aménagés s'imposent désormais comme le centre administratif d'une commune dotée d'un nouveau visage, au cœur d'une agglomération nouvelle.

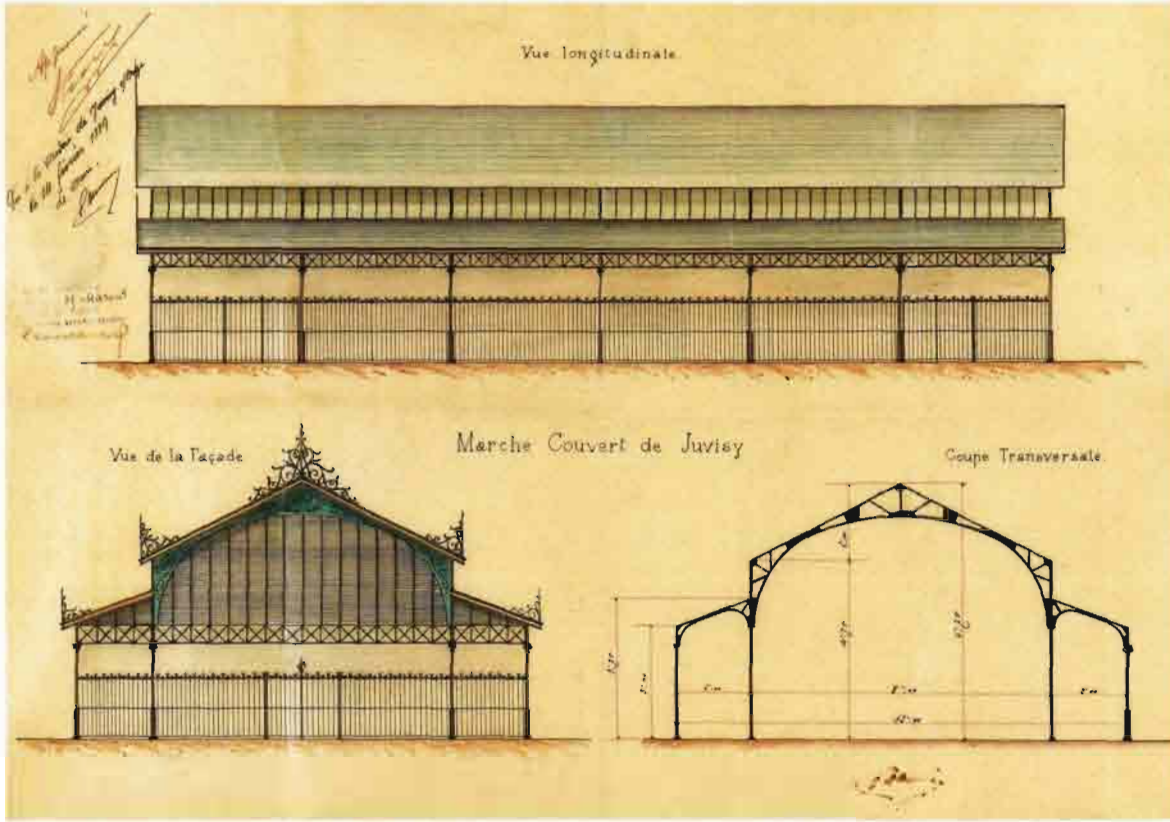
Car la multiplication des lotissements qui envahissent les abords de la gare ainsi que le bas du parc du château[105] draine dans la plaine basse de la commune une population nouvelle, désormais plus nombreuse que celle du secteur de Fromenteau. Le vieux bourg, autour du clocher, retrouve ainsi son ancienne vocation de centre urbain ; et l'acquisition du château par la ville permet opportunément d'y loger ou d'installer à proximité des équipements publics qui restructurent la commune.

Dès les années 1880, un marché mobile se tenait sur une place, face au moulin, suscitant un ambitieux projet de halle métallique qui ne verra jamais le jour[106]. L'architecte, non identifié, prévoit ici une charpente d'acier triangulée, dépourvue de tirant, à nef centrale (de 6 travées) et bas-côtés en appentis. Entre les poteaux de fonte, une grille fait du marché un espace largement ouvert. Un décor de ferronnerie orne les cornières ainsi que les épis et les acrotères de la couverture[107]. Ce rassemblement hebdomadaire se trouve désormais à l'étroit sur cette placette, trop marginal aussi. La municipalité l'installe donc sur l'esplanade du château. L'emplacement plus central satisfait mieux la clientèle d'une agglomération environnante qui gravite autour d'une commune dont la vocation d'échange et de marché local passe largement les limites communales.

Les lavoirs particuliers, nombreux sur l'Orge, ne peuvent satisfaire l'hygiène d'un bourg en expansion qui appelle un vaste équipement collectif. Le premier lavoir, érigé sans doute au début du XIXe siècle, se tenait au pied du pont de la Grande-Rue. Déplacé à plusieurs reprises[108], il est finalement établi en 1902 près de l'hôtel de ville. C'est un local de 16m de long sur 3,50m de large, accessible par une rampe, qui disparaîtra sous les bombardements.

L'amélioration des communications introduite par le chemin de fer, s'accompagna – comme on l'a vu – de la diffusion parallèle du réseau des télécommunications. Son implantation au long des rails détermina, sans aucun doute, l'installation vers 1901 d'un bureau des Postes, Télégraphes et Téléphones à proximité immédiate des voies[109]. Sa façade en moellons de meulière en ferait un bâtiment semblable à ceux du lotissement voisin si l'ampleur des branchements télégraphiques, suspendus comme des enseignes, l'ouverture du local sur l'angle et le parement du rez-de-chaussée ne l'apparentaient à nombre de commerces qui réservent l'étage à un logement (ici au receveur), et l'espace postérieur au garage des véhicules.

L'éloignement du chef-lieu de canton, à Longjumeau, et, peut-être, l'importance de la gare, amènent alors l'administration à établir à Juvisy une brigade de gendarmes à cheval qui, jusque vers 1880, est logée dans une maison de la Grande-Rue, propriété du comte de Montessuy. À l'expiration du bail, et après divers projets de location et d'achat, la hiérarchie acquiert un terrain rue du Pont-Godot[110] – entre les voies du P.L.M. et celles du P.O. – « à proximité de la gare et des lieux où les gendarmes sont le plus fréquemment appelés par la nature de leur service »[111]. La caserne[112] est édifiée en 1898 sur les plans de l'architecte local Ferdinand-Pierre Tasset. L'immeuble de bureaux et de logements, aligné sur la rue, est réalisé en meulière et brique. Dans la cour postérieure sur laquelle donnent les écuries, un puits à pompe procure l'eau potable indispensable aux ménages et alimente l'abreuvoir. Au-dessus des écuries et de la sellerie, le grenier contient la réserve de paille et une chambre à avoine.



Élévations longitudinale et latérale, coupe transversale de la halle du marché couvert : projet non réalisé datant de 1889. AC Juvisy (1M8/8).

Serres et châssis de grainiers-semenciers (établissements Piennes et Larigaldie ?). Photographie anonyme (vers 1900), collection Francis Attou.

Commerces et industries : des productions bien desservies

Bâtiment mixte, mi-maison d'habitation, mi-entrepôt/séchoir, 2, rue des Prés, (démolie en 2005) liée à l'entreprise de graines et de semences Piennes et Larigaldie dont les cultures se trouvaient à proximité.

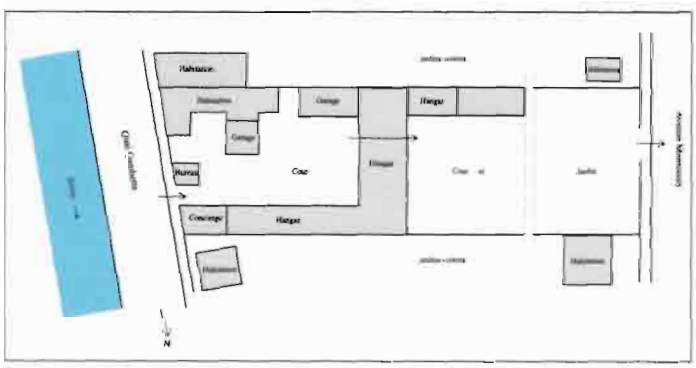
Les terrassements préalables à l'édification du « Pont du Roy » avaient mis au jour – nous l'avons vu – une eau souterraine dont les sources voisines[113] trahissaient la présence. Ces sources, qui inspirèrent à Louis XV la construction des « Belles fontaines », suscitèrent avec l'essor du thermalisme, vers 1900, des projets commerciaux. Si un projet de « pavillon thermal » échoue en 1909[114], plusieurs entreprises, captant l'eau de la nappe, la commercialisent comme eau de source ou de table[115] à destination de Parisiens que rebute l'eau de la Ville[116]. De ce thermalisme juvisien, à l'eau froide et sans vertu particulière, subsiste un pavillon (43, avenue de la Cour de France) aux allures de chalet, incrusté de cabochons polychromes, dont l'exotisme détonne un peu aux abords de la R.N.7.

Le secteur agro-alimentaire profite aussi d'infrastructures qui ouvrent aux ressources locales l'accès au marché parisien. La tradition agraire juvisienne et la persistance de terres cultivées vont offrir aux exploitants un débouché original, plus rentable que la grande culture ou qu'un élevage condamné par une urbanisation irréversible. Sur le plateau, la ferme de Champagne réserve ainsi, dès la fin du XIXe siècle, une part de ses terres à la production et à l'amélioration de semences de betterave et de blé qu'elle vend à des entreprises spécialisées dans ce négoce, comme Vilmorin. La production quotidienne y atteint jusqu'à 3 tonnes de semences qui sont triées, calibrées et ensachées avec soin. Dans la basse plaine, l'entreprise Piennes-Larigaldie cultive les terres humides qu'irrigue l'Orge et ses multiples « boëlles »[117], en contrebas de la R.N.7 et du talus des voies ferrées. Les champs de fleurs à semences côtoient, sur ces terres encore inconstructibles car inondables, des serres et des entrepôts dont le chemin de fer favorise le trafic. Sur les coteaux, jadis plantés de vignes et de vergers, l'entreprise du « Coq hardi » implante serres et maison que la récente desserte ferroviaire parisienne relie à leur magasin du quai de la Mégisserie, près du marché aux fleurs. La « Villa Beau Site », qui abrite l'entreprise[118], érigée sur les pentes par l'architecte Recoura[119], combine les charmes d'une demeure de villégiature (exposition avantageuse, parti pittoresque avec balcons et terrasses), les fonctions de siège social et les impératifs d'une exploitation (étage de soubassement important, pouvant servir d'abri hivernal pour les plantes en pots).

À l'aube du XXe siècle, la multiplication des pavillons de meulière de l'agglomération parisienne fait la fortune des carrières de Grigny : l'entreprise Picketty, qui les exploite, bénéficie alors de tarifs préférentiels de la part de la Compagnie d'Orléans[120] qui, désireuse de s'emparer d'un marché du transport des pondéreux resté l'apanage de la navigation fluviale, n'hésite pas à pratiquer un véritable dumping tarifaire[121].

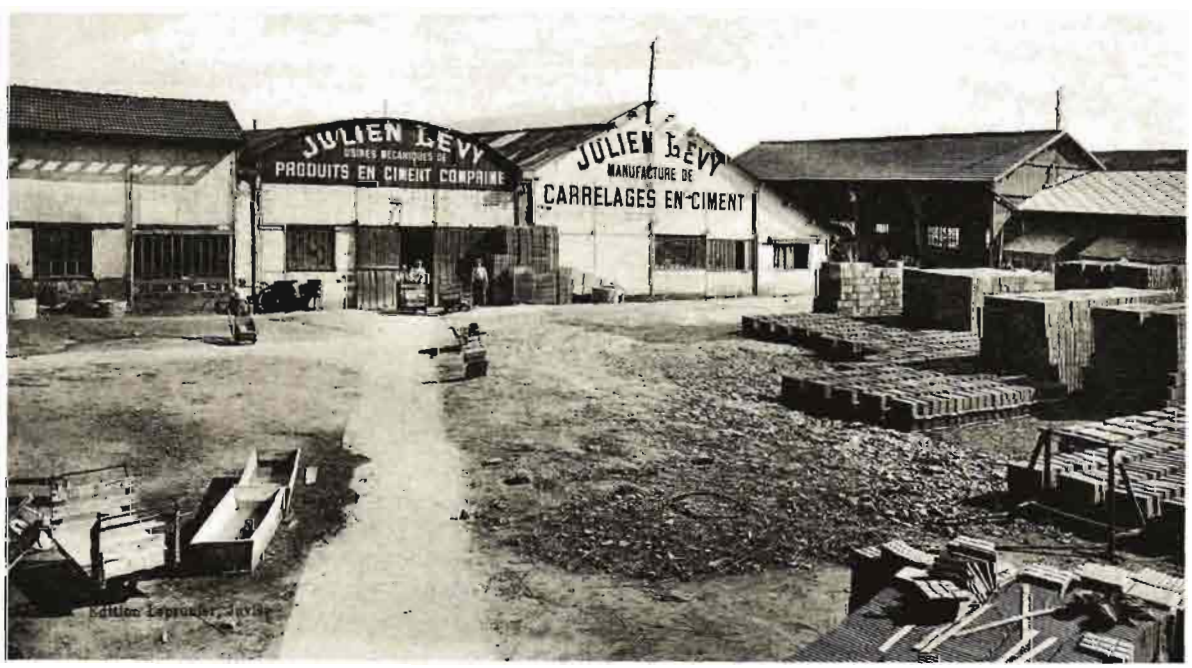
La conjonction des deux modes de transport – ferroviaire et fluvial – explique évidemment l'implantation entre rails et Seine d'entreprises de matériaux de construction, bruts ou transformés, qui emploient une main-d'œuvre locale. Elles apprécient aussi l'espace disponible des berges dont le chemin de halage constitue, certes, un obstacle (il fait rempart) mais aussi un atout contre les inondations grâce à la digue qu'il forme ; elles profitent, en outre, d'un charbon du Nord ou de l'Est dont la Grande Ceinture facilite la livraison. C'est également un site favorable, en amont de la capitale, directement relié à cette dernière par le fleuve[122]. Sur le port de Juvisy, à en croire Alexis Martin, « il se fait annuellement en ciment, plâtre, chaux, cailloux, briques, un trafic qui dépasse 60 000 tonnes[123] ». Si la société Poliet et Chausson[124] qui dispose de son propre port, se borne à redistribuer des matériaux de chantier de toutes sortes[125], d'autres maisons vendent des produits finis qu'elles élaborent à partir de matériaux de base. L'entreprise Larmanjat-Grajon-Bourgeois fabrique dans son usine de Juvisy des carreaux de ciment compressé[126], de même que les établissements Julien-Lévy voisins, dont les produits, concurrents des carrelages de grès cérame, ornent le sol de nombreux pavillons. Les installations, aujourd'hui disparues, qui distribuent autour d'une cour les halles métalliques des ateliers, les hangars de séchage et les entrepôts, se complètent de hautes cheminées servant d'exutoires aux fours industriels[127].

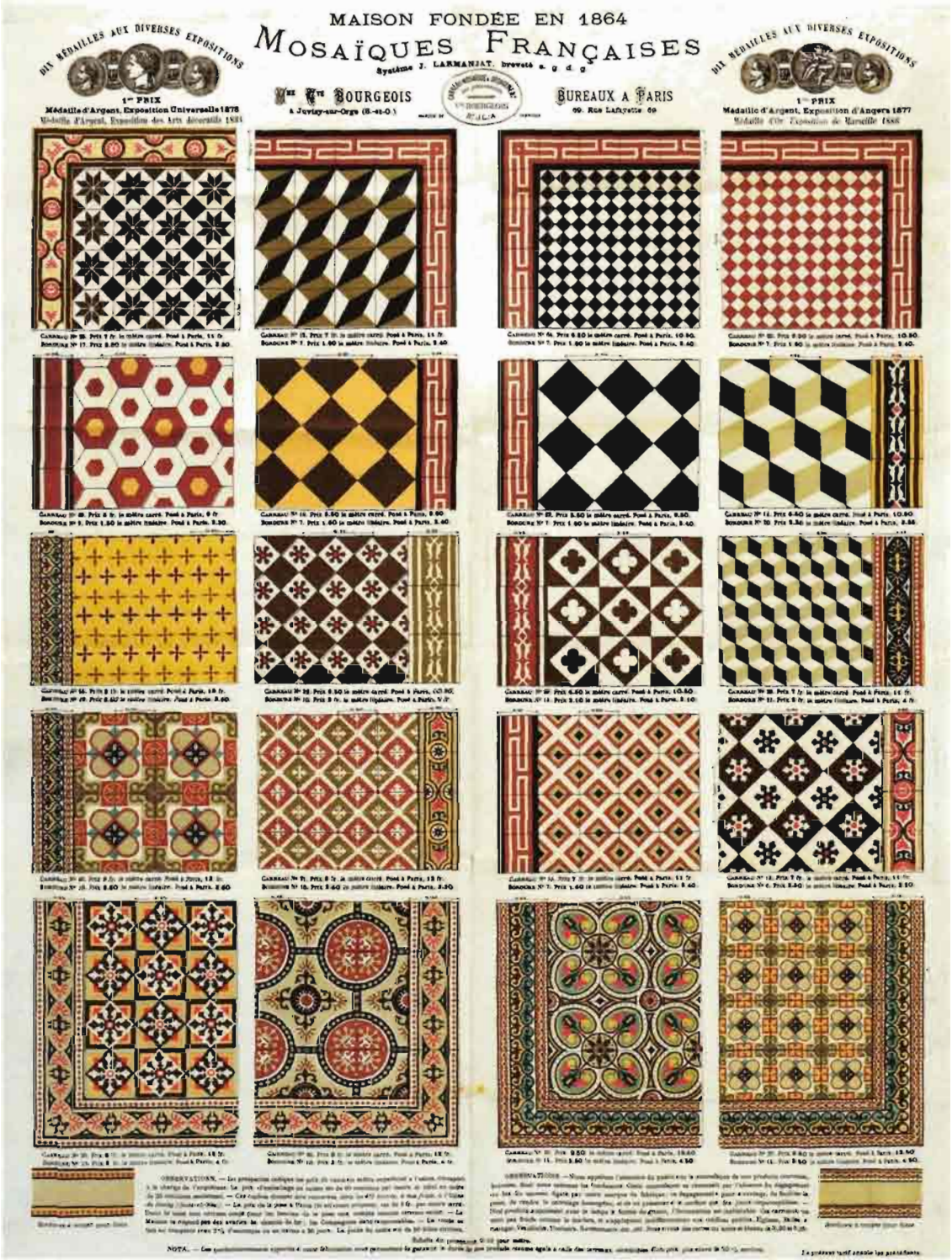
Plan masse des bâtiments des établissements Poliet et Chausson (devenus l'entreprise « Point P »), pratiquant la vente aux professionnels de matériaux de construction. Autrefois sis quai Gambetta, l'ensemble a disparu en 2005 pour laisser place à la Z.A.C. Montessuy. Dessin de Diane Bétored.



Affichette publicitaire en faveur des « Mosaïques françaises », anciens établissements Bourgeois, autrefois sis 17-23, quai Gambetta, produisant divers produits céramiques pour le bâtiment. Vers 1900. Collection particulière.

Vue des bâtiments et des produits céramiques en cours de séchage dans la cour des établissements Julien Lévy (autrefois sis 65, quai Jean-Pierre-Timbaud). Carte postale (vers 1910), collection Francis Attou.




MAISON FONDÉE EN 1864
MOSAÏQUES FRANÇAISES
Système J. LARMANJAT, breveté s. g. d. g.
DIX MÉDAILLES AUX DIVERSES EXPOSITIONS
1er PRIX
Médaille d'Argent, Exposition Universelle 1878
Médaille d'Argent, Exposition des Arts décoratifs 1881
Mes Ts BOURGEOIS
à Juvisy-sur-Orge (S.-et-O.)
BUREAUX A PARIS
99, Rue Lafayette 99
DIX MÉDAILLES AUX DIVERSES EXPOSITIONS
1er PRIX
Médaille d'Argent, Exposition d'Angers 1877
Médaille d'Or Exposition de Marseille 1888

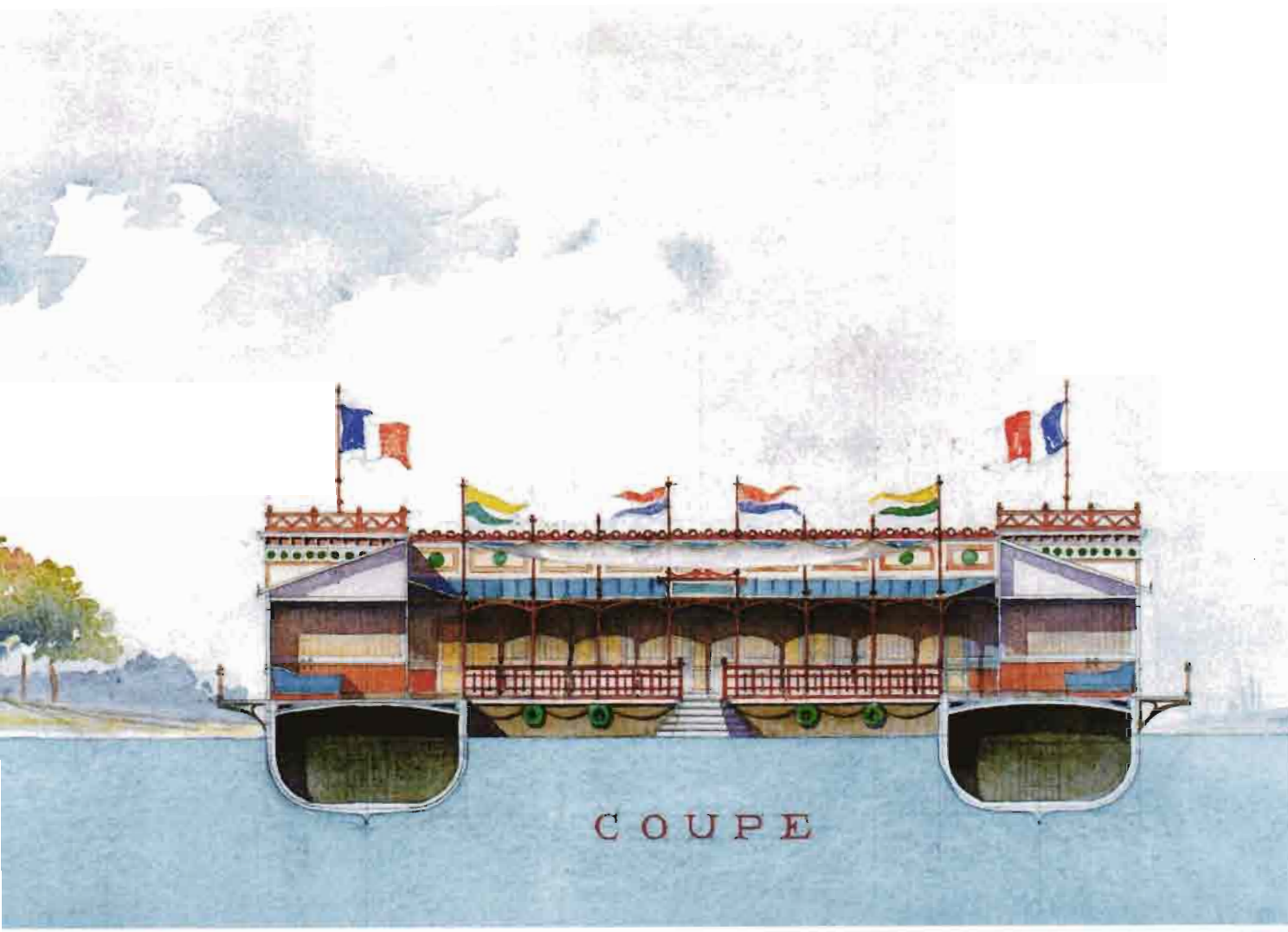
Sur l'Orge, la conversion par M. Lehèque du vieux moulin en entreprise de découpe et de polissage de marbres (futur établissement Chantriaux) marque la fin de la céréaliculture locale et préfigure l'expansion à venir du marché du bâtiment.

La proximité des *Forges d'Athis*[128] que desservent aussi le rail et la Seine, et l'installation de petites entreprises métallurgiques (les *Forges et ateliers de Juvisy*) favorisent l'implantation de multiples entreprises de construction mécanique comme la *Compagnie internationale des machines agricoles de France*, les *Établissements Normand et d'Haille* (bennes, haveurs et excavateurs), ou les *Cycles Furor*. L'entreprise Tellier (père et fils) fabrique des embarcations sous l'égide de la *Société des vedettes automobiles de Juvisy*; l'affaire reprise en 1913 par Armand Deperdussin (puis par Louis Blériot) se réoriente ensuite vers la construction aéronautique : les hydravions évoluent sur le plan d'eau naturel fourni par le fleuve, à partir d'une rampe de lancement qui mord largement sur la Seine[129]. De même, le constructeur d'appareils de chauffage, Henri Faye, implanté rue Danton, se fait fabricant de « canots, barques, bateaux, batelets et barquettes en tôle d'acier inusable » pour participer à l'essor des loisirs nautiques, et particulièrement du canotage des bords de Seine.

Car la politique de réduction tarifaire des compagnies[130], proposant des billets du type « trains de plaisir », utilisables du vendredi au lundi, contribue largement à faire des bords de Seine encore accessibles le cadre d'activités ludiques et de loisirs qui prennent alors un caractère de plus en plus populaire. La Seine apparaît désormais comme un espace mi-urbain, mi-naturel, ouvert et attractif où se rencontrent et se divertissent une société parisienne avide de loisirs et d'évasion au grand air et une population locale qui souhaite échapper au cadre urbain et industriel ordinaire.

Chantiers navals de la « Société des vedettes automobiles de Juvisy ». Carte postale (vers 1908), collection Francis Attou.

Affiche publicitaire de la compagnie d'Orléans encourageant le tourisme vers les environs de Paris : la peinture de Luigi Loir, de 1904, montre les bords de Seine à Juvisy. Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux. Photo Benoît Chain.



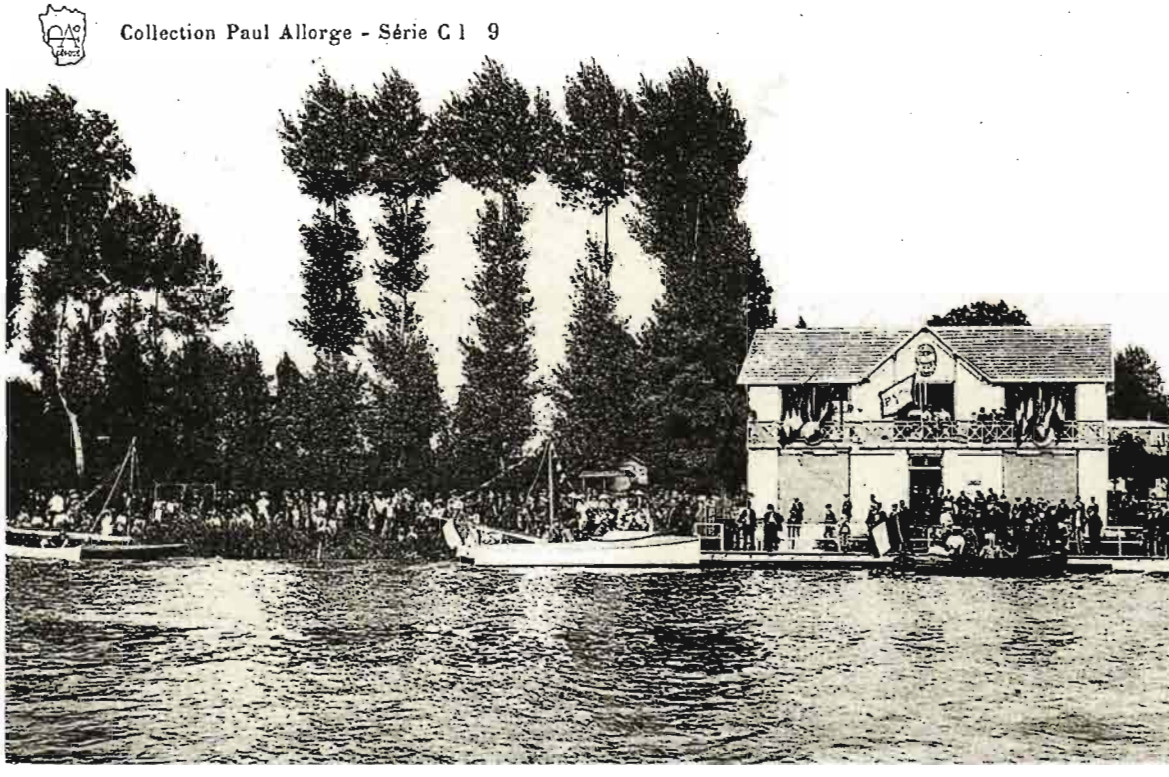
Projet – non réalisé – de bains flottants de l'architecte Louis Ducastel à établir en Seine sur la rive de Draveil : coupe transversale aquarellée datant de 1893. AD Esssonne (3S26).

Sport, loisirs, culture

Baignade implantée en Seine côté Draveil par la Société nautique de la Haute Seine à proximité de son club-house. Carte postale (vers 1920), collection particulière.

La répartition des estaminets, restaurants et guinguettes sur la commune révèle ainsi une particulière concentration entre la gare et la Seine. Sans prétendre à l'exhaustivité et prendre en compte les établissements de la place de la gare et ceux de la rue de Draveil, on constate qu'au tournant du siècle, le pont est encadré par deux « maisons », l'établissement de la veuve Bénard à Juvisy, face à l'embarcadère de l'ancien bac, et « le Gibraltar », hôtel-restaurant de la rive de Draveil. Les plus altérés trouvent même un bistrot flottant « Au rendez-vous de la marine », amarré rive droite. Tous ces commerces visent les promeneurs des bords de Seine, les pêcheurs du dimanche, les canotiers occasionnels ou les amateurs de bals de fortune. Au son des « flon-flon », la friture y constitue le plat de résistance et le lot de consolation des pêcheurs malchanceux. Toutes ces guinguettes, dont la construction banale voire précaire se distingue surtout par des terrasses, parfois converties en tribunes, aux treillages et pergolas fantaisistes, et profitant de leur proximité avec l'eau, proposent aux touristes des embarcations à louer ; elles contribuent à l'organisation de fêtes nautiques, rassemblements et compétitions de toutes sortes qui animent aux beaux jours un plan d'eau annexé pour l'occasion au territoire de la ville auquel il apporte un espace de loisir et de liberté. Danseurs, pêcheurs, et canotiers se muent parfois en baigneurs, prompts à faire trempette à partir du rivage ou à piquer un plongeon depuis les pontons qui prolongent le chemin de halage et surplombent les berges.

Alors que se développent les loisirs aquatiques et que l'hygiène est diffusée par le corps médical et promue par les pouvoirs publics, un pharmacien de Juvisy, G. Coutala[131], conçoit le projet d'établir sur la rive gauche de la Seine un équipement flottant de lavoirs et de bains, chauds et froids[132], sur le modèle de ceux qui existent alors à Choisy-le-Roi et à Villeneuve-Saint-Georges. Face à l'avis défavorable de l'ingénieur chargé du contrôle de la navigation fluviale, mais soutenu par la municipalité de Juvisy disposée à « encourager cette installation », le pharmacien fait dessiner par l'architecte Louis Ducastel un projet de bains flottants à amarrer sur la rive de Draveil, en aval du pont[133]. Les plans aquarellés, du 3 juin 1893, montrent un ensemble de bâtiments en forme de quadrilatère, érigés sur deux embarcations reliées à la berge par une passerelle et accessibles du fleuve par une estacade. Les quatre côtés se répartissent les cabines de bains chauds, la chaufferie, la lingerie et la buanderie ; au centre, un espace rectangulaire, alimenté en eau de Seine, forme un bassin de natation avec grand et petit bains. L'architecture de bois bariolée de couleurs vives, et scandée de pavillons postés aux angles et en milieu de façade, tient à la fois de la baraque foraine et de l'exotisme mauresque, tant semble alors prégnant le modèle des bains turcs. Cet établissement ne fut jamais réalisé, bien qu'il fût apte à satisfaire l'hygiène des habitants des communes riveraines et les loisirs des touristes[134]. Dix ans plus tard, l'échec du projet favorisera l'établissement en Seine d'un bassin précaire, côté Draveil, avec pontons et plongeoirs en charpente, lié à l'établissement d'une base nautique. Il faut aussi, probablement, voir dans cette issue l'origine des bains-douches ouverts à Juvisy, rue du Lieutenant Legourd[135].



Le club-house de la Société nautique de la Haute Seine photographié le jour de l'inauguration du siège du Cercle des sports de la Haute Seine le 18 août 1907. Carte postale, AD Essonne.

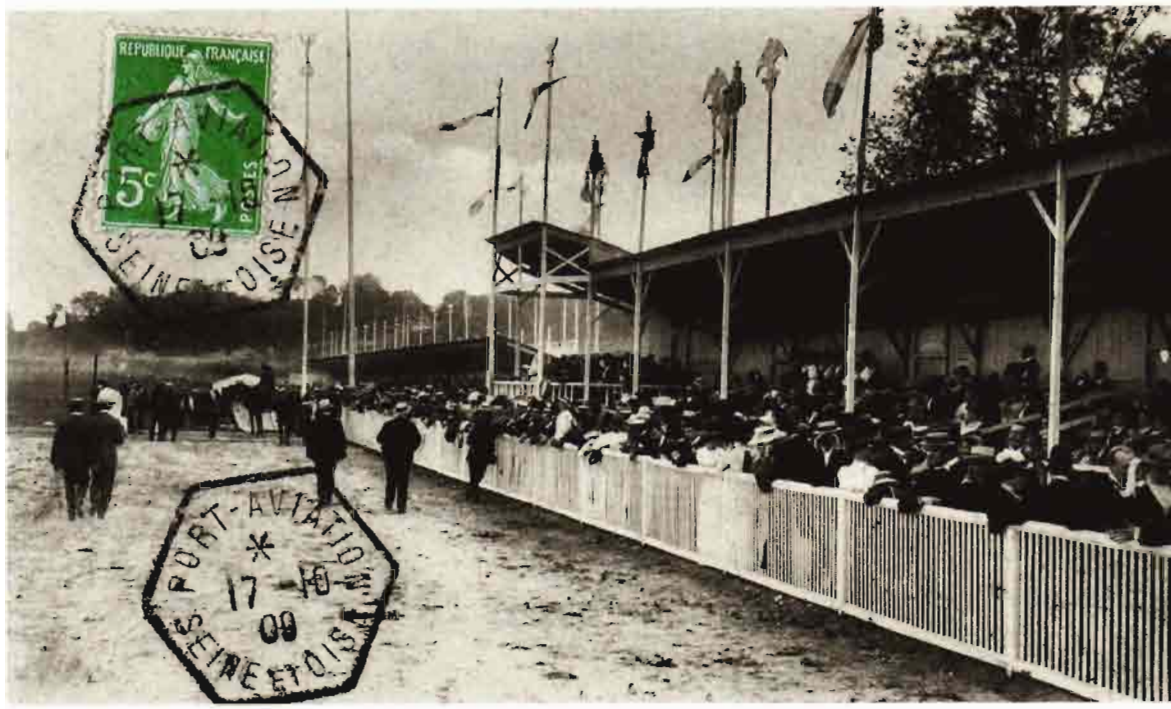
La rive de Juvisy se trouvant occupée par l'industrie, et les berges étant barrées par le chemin de halage, toute plage ou baignade aménagée ne peut s'envisager que sur la rive opposée. C'est donc sur celle de Draveil que s'installe en 1907 le Cercle des Sports de la Haute Seine, devenu, à la fin de 1912, la Société Nautique de la Haute Seine. Avant même la fondation du Cercle, ses futurs membres se rassemblaient dès les années 1895 à Juvisy, chez la Veuve Bénard, établissement des bords de Seine qui abrita les premières années du club naissant. Expression du cercle restreint d'une bourgeoisie locale adepte des sports d'équipe et de loisirs de plein-air, cette société rassemble d'abord des notables juvisiens qui possèdent, chacun, leur embarcation et auxquels se joignent bientôt des parisiens (issus du monde de la presse et de la bourse) que rapprochent le train ou l'automobile. La Société Nautique, affiliée au Touring Club de France comme à l'Union des Fédérations de Sociétés françaises d'aviron, se propose à la fois de développer auprès de ses membres le goût de l'exercice, d'organiser des courses nautiques et d'initier la jeunesse des environs à l'effort et à la solidarité. Aux yeux des amateurs de nautisme, le site de Juvisy n'offre que des avantages : alors que la traversée de Paris est encombrée de ponts, d'installations et de trafics divers, le plan d'eau de Juvisy (entre l'écluse de Soisy en amont et celle d'Ablon, en aval) présente une ligne droite d'une largeur de 160 mètres et d'une longueur de 2 000 mètres, entre le pont de Draveil et celui du P.L.M. (à Athis). À l'occasion, le public nombreux, attiré par le spectacle des fêtes nautiques et des meetings, se masse sur le pont alors transformé en tribune d'où la vue domine le vaste plan d'évolution. La proximité de la gare ne facilite pas seulement l'accès du public parisien attiré par les régates ; elle favorise aussi l'organisation dès 1895 de rencontres internationales grâce au transport par wagon d'embarcations venant de tous les cercles européens.

Port-aviation à Viry-Châtillon : l'entrée de l'aérodrome. Carte postale (1909), collection Francis Attou.

Afin de permettre l'activité du club, l'industriel Fayaud, propriétaire fondateur du Cercle, demande à l'architecte Henri-Émile Benard[136] d'élever près de la baignade le siège du club, inauguré le 18 août 1907. Le bâtiment, fondé sur de solides poteaux maçonnés, se tient sur deux niveaux, le premier étage étant constitué d'un socle métallique (à base d'I.P.N.) et d'une structure en pans de bois hourdée de brique enduite. De plain pied avec la grève, le garage à bateaux, qui s'ouvre par deux larges portes coulissantes, descend vers la Seine par un plan incliné prolongé par un ponton flottant ; l'étage, à l'abri des crues, abrite le siège du club, ses salons et ses bureaux. Face au fleuve, un balcon courait sur l'avant-corps central ; avant d'être supprimé, il servit brièvement de tribune pour suivre l'évolution des rameurs et assister aux compétitions.

Dès l'origine, le Cercle des Sports rassemble des hommes qu'intéresse et passionne le progrès technique, notamment dans son application à la construction nautique. L'implantation à proximité de l'entreprise Tellier (père et fils), spécialisée dans la fabrication de canots à moteurs, et qui, entre les mains de ses repreneurs (Deperdussin, puis Blériot), évoluera ensuite vers celle d'hydravions, ne doit rien au hasard. C'est, en effet, les mêmes hommes qui s'investissent alors dans les sports mécaniques, le nautisme motorisé, l'aviation naissante ou l'automobile.

Sur le plateau, la R.N.7, jadis si animée, voit, à la fin du XIXe siècle, son trafic détourné par le chemin de fer. C'est désormais une voie déserte dont toute circulation a disparu, et que le commerce local a délaissée. En 1900, non sans mélancolie, un témoin décrit une voie tombée en déréliction : « Maintenant, la perspective est déserte, le chemin se survit à lui-même ; c'est une solitude, une grande avenue qui semble désaffectée. Ce qu'on y rencontre le plus, c'est la voiture des cheminéaux, branlante et sordide, qui… cahote et promène



Port-aviation à Viry-Châtillon : les tribunes du public. Carte postale (1909), collection Francis Attou.

Port-aviation à Viry-Châtillon : les hangars abritant les aéroplanes. Carte postale (1909), collection Francis Attou.

de guenilleuses tribus »[137]. Sur cet axe désert, que trouble parfois un attelage ou un troupeau de moutons paissant sur les talus, l'usine Panhard, implantée à la Porte d'Italie, se livre à des essais de prototypes : « Il n'y avait souvent qu'un châssis, un moteur et des poids. La route était pavée, étroite, avec deux rangées d'arbres »[138]. Nul doute que le tronçon Juvisy-Villejuif constitue, par sa rectitude absolue, la piste idoine pour des essais techniques et des tests de vitesse, comme elle avait servi, deux siècles auparavant, de cadre privilégié aux expérimentations de l'abbé Picard. Les environs de Paris, soigneusement balisés par le Touring Club de France, procurent alors à une « automobile de plaisir »[139] et à quelques Parisiens fortunés le prétexte d'excursions pittoresques dans une campagne qui ignore ce véhicule inédit. Ce réseau routier en déshérence offre, à l'occasion, un cadre vacant pour l'organisation de compétitions au départ de Paris. Après l'épreuve Paris-Rouen, puis celle Paris-Bordeaux-Paris, l'itinéraire Paris-Lyon accueille une course appelée à devenir le Grand Prix de l'Automobile Club de France[140].

La R.N.7 ne connaît alors d'encombrements que lorsque le terrain de Port-Aviation, surnommé « l'aérodrome de Juvisy » (bien que situé à Viry-Châtillon), organise un meeting aérien. Le succès populaire du premier aérodrome de la région parisienne possédant des installations fixes importantes tient – au-delà de l'intérêt que suscite la technologie aéronautique et de la fascination qu'exercent les acrobaties aériennes – autant à un accès facile pour les automobilistes puisqu'en bordure de route, qu'à une desserte ferroviaire spéciale assurée par le P.O. depuis la gare d'Orsay jusqu'à celle de Juvisy[141]. Port-Aviation aura une existence éphémère : inauguré en avril 1909, le terrain est abandonné puis démonté en 1919, et converti en lotissement[142]. En 1909, la Société d'Encouragement à l'Aviation demande à l'architecte Guillaume Tronchet[143] le dessin d'un ensemble de trois pistes, bientôt suivies d'une quatrième[144]. Les différentes installations, qui rassemblent hangars pour avions et pour dirigeables, ateliers, tribunes (grandes et petites), bar-buffet-restaurant, maisons de gardes et bureaux, sont rapidement montées : ce sont des baraquements de bois, hérissés de mâts et de tourelles et dotés de balcons, ornés de motifs empruntés à la faune aviaire (aigles et vautours toutes ailes dehors). Ces constructions de loisir et de spectacle sportif appartiennent à la tradition des baraques foraines, des chapiteaux de cirque et des premiers hippodromes[145]. L'existence de Port-Aviation demeure liée à une pratique aéronautique ludique et sportive à laquelle la Grande Guerre mettra rapidement fin en l'incorporant aux techniques de combat. L'établissement, après-guerre, de liaisons aériennes régulières donnera naissance à un nouveau moyen d'échange et à des compagnies commerciales, à l'origine des aérogares du Bourget et d'Orly qui relègueront Port-Aviation dans l'ère épique de l'histoire aéronautique. Pour autant, et malgré la modestie des vestiges encore visibles à Viry-Châtillon, l'aérodrome de Port-Aviation s'impose comme le premier ensemble jamais élevé pour une activité aérienne. Son caractère précaire et son destin prématuré ne doivent pas faire oublier sa place novatrice en matière d'architecture aéronautique dont il possède déjà les caractères fonctionnels et techniques : vastes hangars, portes coulissantes, larges verrières formant vitrines permettant de suivre à l'abri les évolutions aériennes[146]. Le buste en marbre de Jean Mermoz – sculpté par Léon Morice vers 1950[147] – qui trône dans la salle des fêtes de Juvisy, témoigne encore des grandes heures de l'acrobatie aérienne et de la venue à « Port-Aviation » de pilotes héroïques, alors traités en véritables vedettes.

L'observatoire Camille-Flammarion : façade du bâtiment principal vue du parc.

L'observatoire de Camille Flammarion

L'observatoire Camille-Flammarion : façade du bâtiment principal vue de la R.N.7.

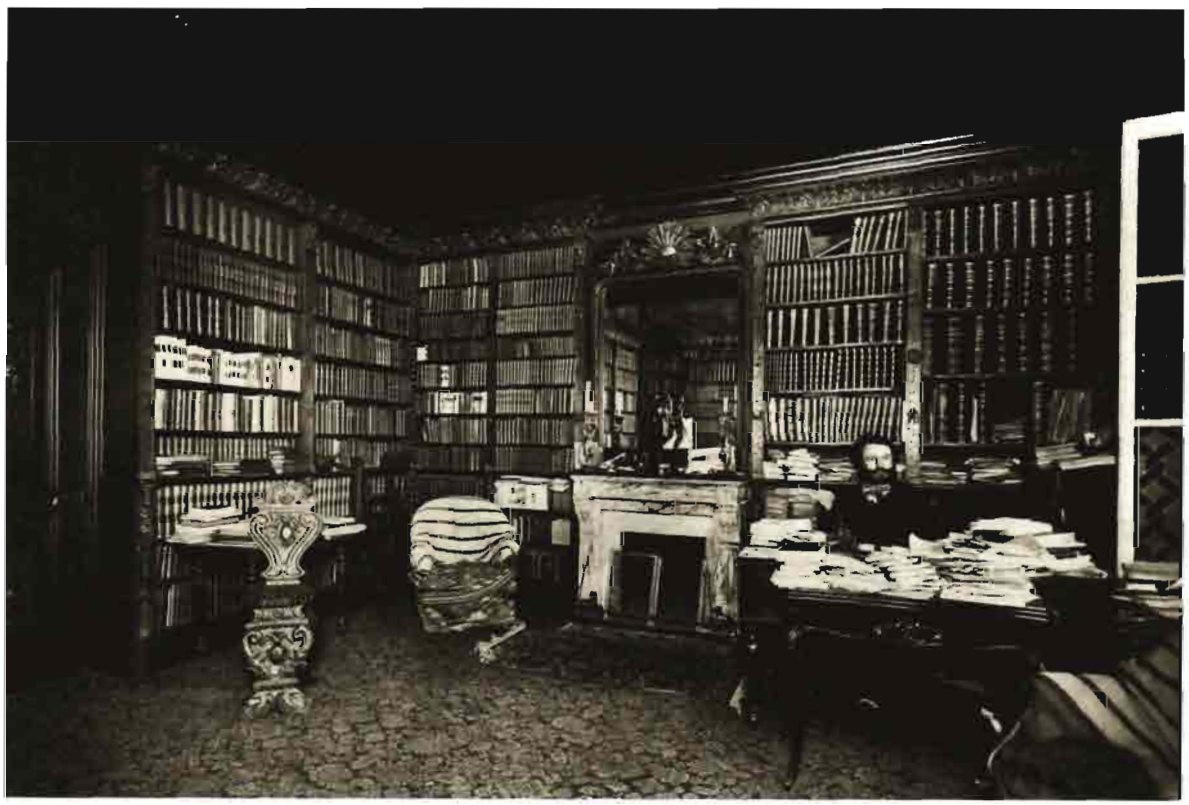
À l'autre bout de la R.N.7 (aux portes d'Athis), dans la paisible solitude d'un plateau livré aux grandes cultures et d'une route désertée, Camille Flammarion poursuit, à la charnière du siècle, ses observations astronomiques. Le riche négociant bordelais L. E. Méret, qui acquiert en 1856 la ferme-auberge et le relais de Fromenteau rase les bâtiments agricoles puis, au soir de sa vie (1882), lègue l'auberge-relais à l'astronome écrivain dont il admire les travaux[148]. Ce dernier qui travaille depuis 1858 à l'Observatoire de Paris, au bureau des calculs, publie en 1862 – à vingt ans – *La Pluralité des mondes habités,* ouvrage de vulgarisation scientifique qui le rend célèbre mais le contraint à abandonner son poste. Après divers emplois, notamment au Bureau des Longitudes, il multiplie les interventions comme chroniqueur scientifique dans diverses revues (*Le Magasin pittoresque, Le Cosmos*), crée lui-même en 1867 *La Revue mensuelle d'astronomie,* en 1886 *La Bibliothèque scientifique* et fonde, l'année suivante, *la Société astronomique de France*. Entre plusieurs tournées de conférences, il publie *l'Astronomie populaire* dont le tirage initial est de 100 000 exemplaires, un chiffre alors énorme ; il sera réédité plusieurs fois. Ce succès commercial le pose en vulgarisateur de talent, avec l'appui de la maison d'édition que fonde son frère Ernest, et lui procure des revenus qui permettront l'aménagement de l'observatoire juvisien[149] en centre de recherche et d'échanges.

Flammarion commande ainsi à l'architecte Barnoult une entrée monumentale surmontée de sa fière devise *(Ad veritatem per scientiam)*, et traitée en arc triomphal menant au temple de l'astronomie. Puis il commande à l'ingénieur Gilon une coupole de 5m de diamètre, aménagée sur un terrasse posée sur la toiture partiellement arasée (1884). Elle abrite toujours une lunette équatoriale de 240 mm d'ouverture et de 3 750 mm de distance focale, construite par Bardou[150], dont la monture s'inspire du modèle de la lunette d'Arago, à l'Observatoire de Paris. Flammarion aime à s'entourer de collaborateurs (E.M. Antoniadi, F. Quénisset) ; pour leur faciliter l'accès à la coupole sans passer par ses appartements privés, il fait construire (1895) une tour hors œuvre, dans le goût médiéval. En 1899, l'architecte François Giamarchi est chargé de redessiner les façades : côté jardin, des pilastres monumentaux coiffés de chapiteaux ioniques composent des travées ; à l'ouest, l'enduit simule un faux appareil de pierre.

Flammarion achète en 1895 à la comtesse de Montessuy une partie du parc du château touchant sa propriété. Dans son domaine il installe une station météorologique, ainsi que des serres colorées qui constituent une station de radio-culture. Une passerelle métallique, offerte par son ami Gustave Eiffel et portant les signes du zodiaque, relie les deux parties du parc en enjambant la rue qui porte son nom. Ses amis sont nombreux et d'horizons variés (Camille Saint-Saens, Jean Macé, Gustave Eiffel,...), qui lui offrent des objets rares et précieux (globe céleste de Coronelli, instruments anciens, fossiles, moulages, monnaies, objets des « arts premiers »). Les collections[151] que laisse Flammarion à sa mort (en 1925), rassemblent ainsi des objets et des instruments scientifiques ; une bibliothèque riche de ses œuvres, d'ouvrages anciens, de publications reçues de tous les continents ainsi que de revues savantes ou de vulgarisation ; enfin, un fonds photographique inédit, composé d'images acquises sur le marché et de photos prises à Juvisy par Flammarion ou par ses collaborateurs[152]. L'intérêt de Camille Flammarion

L'observatoire Camille-Flammarion : « L'astronomie : tableau des progrès de la science » : ouvrage de Camille Flammarion conservé par la Société astronomique de France.

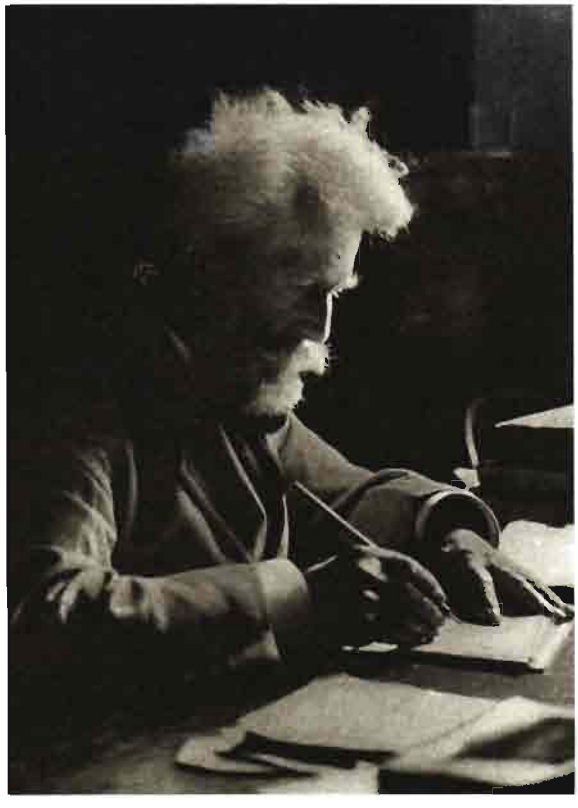
pour la photographie s'enracine dans ses expériences de jeunesse, alors qu'il fait la connaissance du photographe Nadar. Il trouve dans cette technique un instrument d'étude scientifique inexploré ainsi qu'un exceptionnel outil de vulgarisation. Ses collaborateurs – Guenaire, Millochau, Antoniadi et surtout Quénisset – tentent alors de fixer sur des plaques peu sensibles des phénomènes particulièrement éphémères. Les premiers résultats, décevants, cantonnent la photographie dans un rôle mineur. Ferdinand Quénisset, qui va réaliser à Juvisy de 1906 à 1938 plus de cinq mille cinq cents clichés, fait preuve d'une curiosité éclectique, photographiant tour à tour planètes, satellites, comètes, nébuleuses, surfaces solaires, éclipses, étoiles filantes et nuées. Si la photographie se révèle rien moins que probante en tant que moyen d'étude, elle apparaît à Flammarion comme un support de diffusion privilégié grâce au relais de l'édition, dont



L'observatoire Camille-Flammarion : Camille Flammarion dans sa bibliothèque. Photographie Harry C. Ellis (vers 1900). Collection Société astronomique de France.

Quénisset – auteur d'un Manuel pratique de photographie astronomique, paru en 1903 – a pu mesurer l'impact. Ce manuel, publié dans la Bibliothèque de photographie, veut encourager les photographes amateurs, et particulièrement les membres de la jeune Société astronomique de France. La création de la Société, la photographie et l'édition constituent ainsi pour Flammarion divers aspects d'une démarche de communication des progrès d'une science qui doit rester accessible au plus grand nombre. Le bilan de son œuvre et, à coup sûr, son plus grand titre de gloire, demeure, avec une curiosité insatiable, son exceptionnelle carrière de vulgarisateur scientifique, bien plus qu'une recherche astronomique, évoluant parfois vers l'étude du paranormal. Après la Grande Guerre, ignorant la révolution scientifique qui résulte des théories sur la relativité, son discours apparaît d'autant plus dépassé qu'il semble surtout soucieux «des questions de la vie après la mort, accusant fortement une tendance pour le spiritisme qui l'accompagna toute sa vie durant» (S. Le Clech).

Gabrielle Renaudot (la seconde épouse de Camille Flammarion), avant sa mort en 1962, avait légué murs et collections à la S.A.F., qui – par un bail emphytéotique de 99 ans – s'en remet en 1972 à la commune de Juvisy du soin du parc, des bâtiments et de leur contenu. Celle-ci demande la protection du parc, puis la protection de l'observatoire et de ses collections. En 2000, le bail est transféré à la Communauté de communes des Portes de l'Essonne qui, début 2005, rend le bail à la ville de Juvisy. L'Association «Les amis de Camille Flammarion» tente de faire émerger un projet de renaissance/restauration de l'observatoire, de fédérer les initiatives et de faire le lien entre la ville et la S.A.F. en attendant un projet à la mesure de la richesse des lieux et des souvenirs qui hantent les frondaisons.



L'observatoire Camille-Flammarion : Camille Flammarion à sa table de travail vers la fin de sa vie (vers 1920). Collection Société astronomique de France.

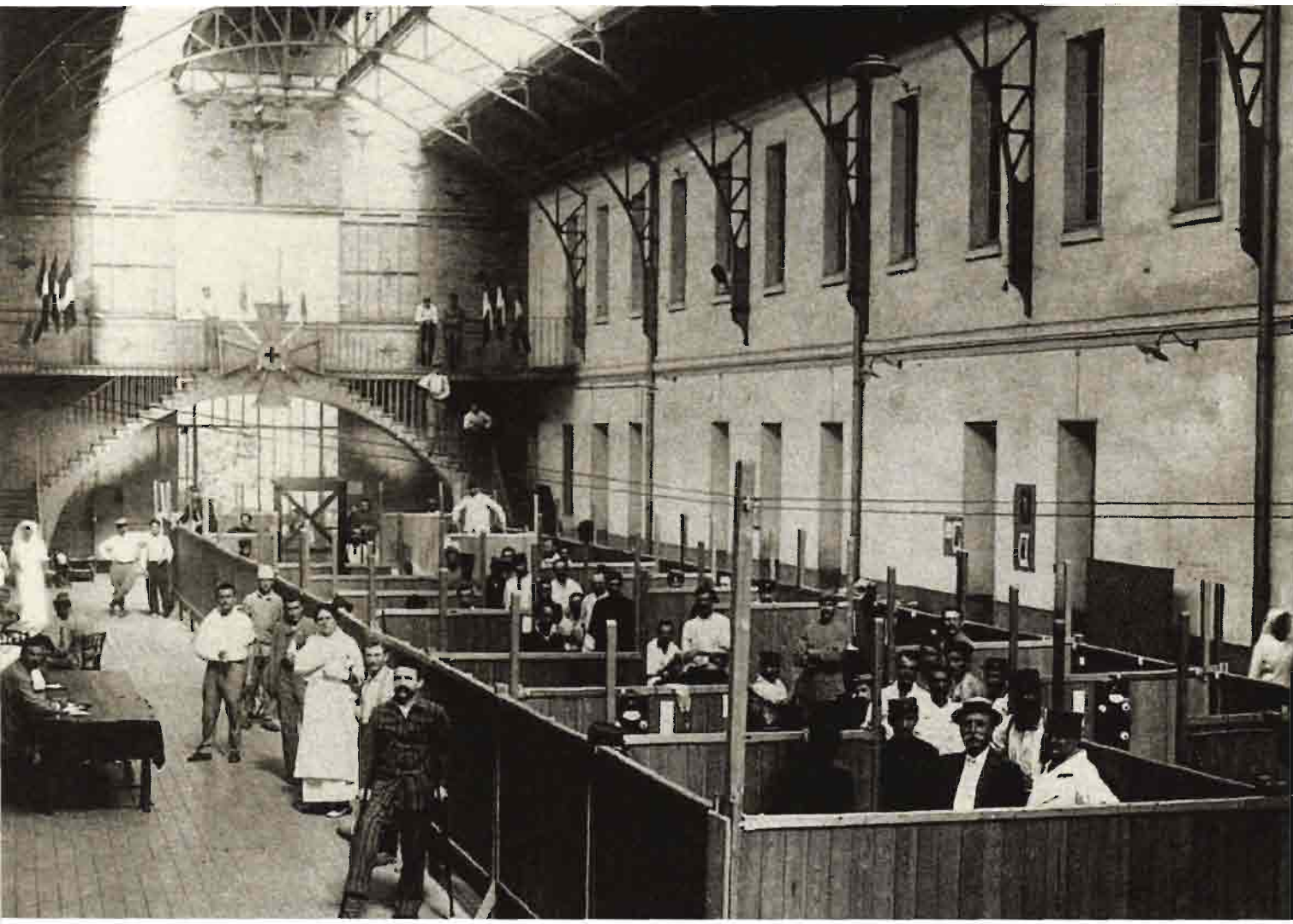
L'observatoire Camille-Flammarion : la lunette astronomique sur monture équatoriale en place sous la coupole.


90
Z

Une politique urbaine en grande banlieue, 1914-1944

La situation de Juvisy au sein du réseau ferroviaire de la grande banlieue réservait à la ville un rôle méconnu dans la contribution de l'arrière au déroulement de la Première Guerre mondiale. L'ampleur des infrastructures ferroviaires qui s'étendent sur son territoire et leur position à l'intersection de plusieurs réseaux lui valent de jouer un rôle clé dans l'organisation de la défense nationale. L'interconnexion des divers réseaux (route, rail, fleuve) durant l'entre-deux-guerres réserve ensuite à Juvisy une place déterminante dans l'organisation des activités de l'agglomération parisienne, hissant la ville au tout premier rang des carrefours ferroviaires de grande banlieue. L'importance numérique des cheminots concentrés sur cette place, ne sera pas, alors, sans conséquence sur l'évolution politique, urbaine et monumentale de la cité.

L'entrée nord de la gare de banlieue.



Le Collège Saint-Charles réquisitionné pendant la Grande guerre pour servir d'établissement de soin et de convalescence aux soldats blessés : vue du hall central. Carte postale, collection particulière.

La Grande Ceinture dans la Grande Guerre

L'histoire de la Grande Guerre s'avère étroitement liée à celle du chemin de fer du fait de l'ampleur du champ de bataille et de l'importance des transports de troupes et de matériel. Dès le début du conflit[153], les plans d'organisation ferroviaire dressés avant-guerre par l'état-major se révélèrent inadaptés : l'essentiel de la logistique nécessaire à la mobilisation, au transfert des troupes et au ravitaillement des places militaires était concentré sur les frontières, alors que le succès des armes devait bientôt reposer sur le soutien de tout le pays. En effet, dans cette mobilisation des ressources d'une nation en armes, le rôle de l'arrière va vite se révéler déterminant. Ainsi, durant tout le conflit, l'évolution des fronts nécessite la création de rocades inédites, de plus en plus éloignées des frontières initiales. Dès la fin de l'été 1914, les convois militaires se multiplient sur la section Corbeil-Juvisy-Versailles-Mantes (229 trains du 19 au 30 septembre)[154]. Prenant acte de son intérêt stratégique, l'arrêté ministériel du 30 octobre 1914 intègre la Grande Ceinture dans le Réseau des armées : la section Achères-Versailles-Juvisy en constitue la limite ouest. Deux ans après le début de la guerre, l'accroissement régulier des transports militaires conduit plusieurs compagnies à aménager des faisceaux de triage supplémentaires afin de faire face à l'engorgement des installations existantes qui provoque dans l'acheminement des convois des attentes et des retards considérables (aux conséquences dramatiques lorsqu'il s'agit de convois sanitaires). Pourtant, du fait de l'impréparation du P.O. à s'impliquer dans un éventuel conflit, la gare de Juvisy, dont la situation s'avère la plus mauvaise, ne fera l'objet d'aucune extension et ne pourra pas même compter sur le triage de Brétigny ouvert dès avant-guerre par la compagnie, mais déjà lourdement encombré.

Car le chemin de fer, surtout perçu comme instrument de manœuvre et de ravitaillement de l'arrière vers le front, constitue aussi une voie d'évacuation des blessés et des permissionnaires du front vers l'arrière. Après leur passage par un hôpital d'évacuation, les blessés transportables sont envoyés en convalescence dans les hôpitaux de l'intérieur, ouverts sur tout le territoire par suite de l'insuffisance des établissements existants. C'est ainsi qu'à Juvisy, le tout récent Collège Saint-Charles se trouve mobilisé par la Croix-Rouge qui y installe un hôpital de l'arrière où se rétablissent des soldats blessés et opérés. Sa réquisition, qui tient à la situation stratégique de Juvisy dans les réseaux ferroviaires, sera à l'origine de l'installation – à l'issue du conflit – d'un hôpital de la Société de Secours aux Blessés Militaires, puis d'un établissement de la Croix-Rouge sur le coteau.

Le transport des permissionnaires, qui engendre un trafic intense, nécessite l'organisation de trains spéciaux dont le parcours contourne Paris afin d'éviter une concentration de soldats oisifs dans la capitale ; l'insouciance qui y règne pourrait, en outre, ébranler le moral des troupes. Dans ce cadre, la Grande Ceinture se trouve largement mobilisée pour rediriger les permissionnaires vers les trains commerciaux ordinaires. En sens inverse, le débarquement américain de 1917 à Saint-Nazaire et à Bordeaux (secondairement à La Pallice et à Brest) pèsera lourdement sur le trafic et sur l'engorgement du réseau du P.O. Alors que, dès 1915, le trafic y dépassait déjà de 37% celui de 1913[155], on imagine sans peine la situation critique causée par les offensives générales de l'automne 1918 et par l'arrivée massive des troupes américaines appelées en renfort.

La gare voyageurs avec, au premier plan, une rame de banlieue tractée par une automotrice électrique. Carte postale (vers 1910), AD Essonne (2Fi94).

Trafic et croissance ferroviaires de l'après-guerre

Vue générale de la gare voyageurs avec, à l'arrière plan, le triage et la forêt de poteaux soutenant les caténaires consécutifs à l'électrification des installations. Carte postale (vers 1920), AD Essonne (2Fi94).

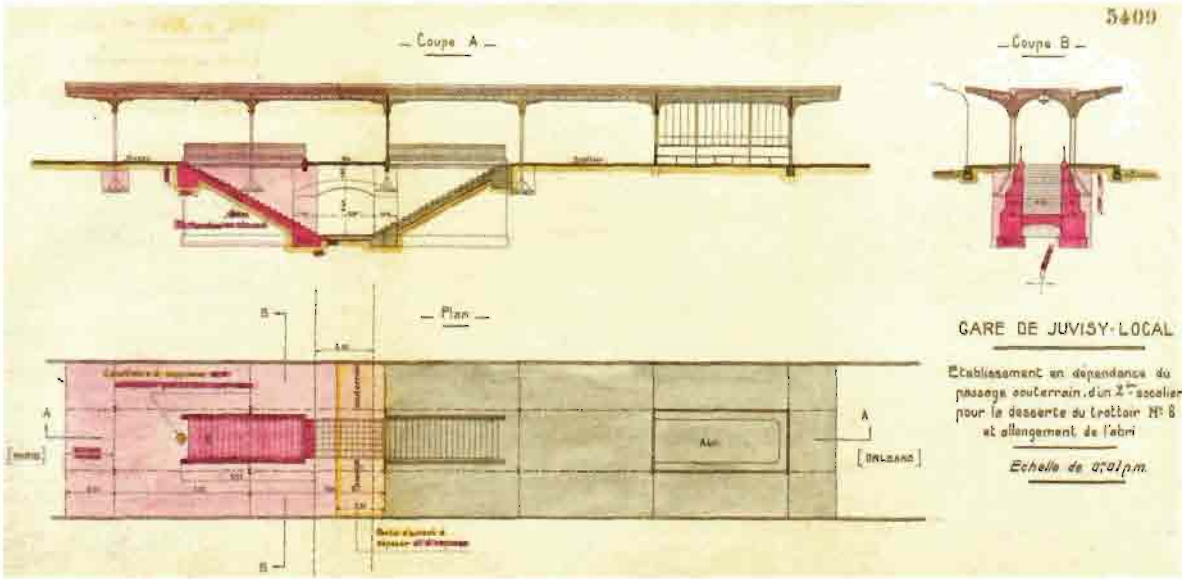
Après s'être acquittés du rapatriement des troupes et du repli des matériels, les réseaux connaissent un retour à une activité normale dès 1921 sur fond de crise : la suractivité des cheminots mobilisés, le suremploi du matériel et des infrastructures, la médiocre rentabilité des transports militaires plongent le P.O. – comme les autres compagnies – dans une crise matérielle, morale et financière que la hausse modérée des tarifs en 1918 ne résorbe que très partiellement. En fait, l'organisation militaire des réseaux ferroviaires fournit aux pouvoirs publics l'occasion d'exercer une mainmise sur leur gestion afin d'opérer, au-delà du conflit, une rationalisation concertée des différents secteurs d'activité.

Le matériel roulant sort de la guerre usé par une utilisation intensive qui n'a pas laissé le temps nécessaire à un entretien. Les pouvoirs publics y trouvent une opportunité pour moderniser et tenter d'uniformiser le cadre technique des réseaux en créant en 1919 l'Office Central du Matériel roulant (OCEM), dont les quatre sections (essais, locomotives, voitures et wagons, électricité) proposent aux compagnies contractantes (P.O., P.L.M., Midi, État) des avant-projets susceptibles de déboucher sur des modèles communs.

L'électricité, d'abord conçue comme palliatif du charbon dans un contexte de pénurie, permet à la fois d'intensifier le trafic banlieue, de réduire le temps de préparation des machines, d'assurer l'éclairage des rames et de substituer systématiquement le téléphone au télégraphe. L'électrification du réseau banlieue – réalisée avant-guerre – permet aussi d'envisager la réversibilité de rames qui, grâce à l'installation de postes de conduite à chaque extrémité, assure un gain de temps par la rapidité d'une manœuvre qui se résume au déplacement du conducteur d'un bout à l'autre du convoi. Pour ses choix techniques, l'électrification de la ligne Paris-Vierzon, inaugurée solennellement en 1926, sert désormais de référence aux électrifications ultérieures dans le domaine des installations fixes de la voie ou des caténaires qui marquent si fortement le paysage ferroviaire[156].

À côté des progrès réalisés dans la traction électrique résultant de l'évolution de locomotives, toujours plus puissantes, capables de tirer des convois toujours plus longs, les voitures gagnent, durant les années trente, en résistance grâce à des caisses et des châssis entièrement métalliques de tôles rivetées, puis soudées[157]. Dans le même temps, le remplacement des larges portes battantes initiales par des portes coulissantes à deux vantaux améliore encore la capacité des voitures tandis que la faculté de transporter des voyageurs debout accroît encore les effectifs. L'automatisation de la fermeture des portes va aussi dans le sens d'une accélération des cadences qu'accentue l'amélioration des phases d'accélération et de freinage.

L'amélioration du trafic et du service dépend autant du progrès des infrastructures que de celui du matériel roulant. Dans le domaine du transport voyageurs – banlieue ou grandes lignes – l'amélioration de la desserte de la banlieue et l'intensification du rendement des triages devait passer par une réorganisation des flux impliquant des améliorations dans la sécurité, la régulation, les manœuvres et les infrastructures. Ces améliorations[158] doivent alors beaucoup aux transformations apportées à la voie. En 1928, pour éviter une congestion prévisible, on augmente leur nombre de quatre à six, entre Paris à Juvisy. Dans le même temps, l'électrification qui accélère la transmission des signaux et facilite l'exécution des manœuvres, réduit l'espacement des convois (le « canton »), et intensifie donc



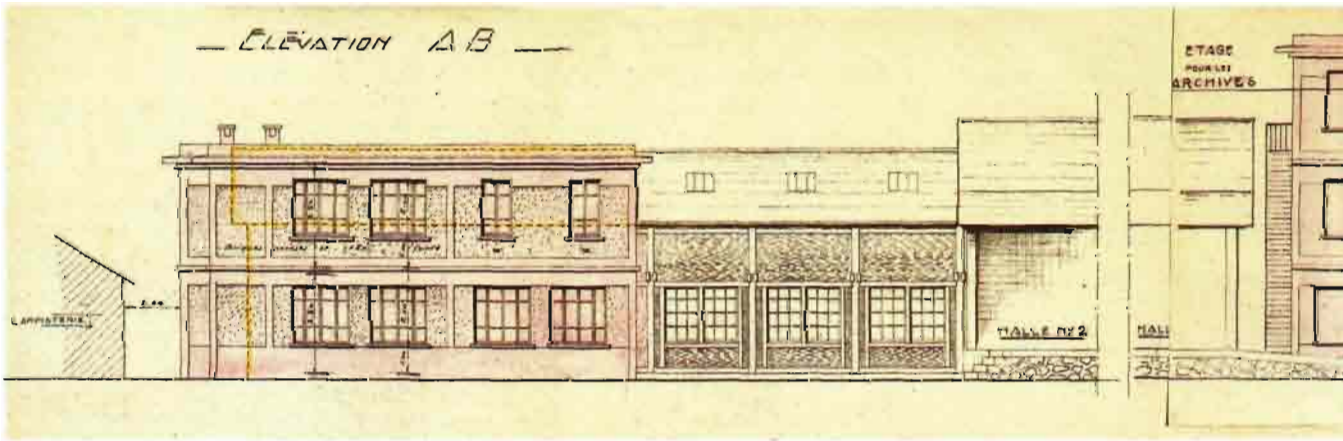
La gare voyageurs: établissement d'un deuxième escalier pour la desserte du quai n°6 en relation avec le passage souterrain et allongement de l'abri de quai, 1922. A. S.N.C.F. Le Mans [40LM130].

la cadence des dessertes ; elle justifie la modernisation des postes d'enclenchement (aiguillages du poste K de Juvisy, à enclenchements électro-dynamiques[159]). Le P.O. commence dès 1931 à installer à Juvisy (poste A)[160] des aiguilles à grands rayons et longues lames qui facilitent le passage en vitesse des trains grandes lignes sur les bifurcations. La gare voyageurs dont la fréquentation s'intensifie du fait de la plus grande fréquence des trains et de leur capacité accrue, sans que l'on puisse augmenter en conséquence la surface des quais, doit alors doubler les escaliers d'accès au souterrain afin de dégager plus rapidement les trottoirs.

Mais ce qui vaut à Juvisy le titre de « plus grande gare du monde » tient sans doute à la contigüité de l'une des plus grandes gares voyageurs de la banlieue parisienne avec l'un des principaux triages de la région. Celui de Juvisy connaît alors les heures les plus intenses de son histoire. Cette gare qui, durant les années vingt et au début des années trente, traite quotidiennement de 2500 à 4000 wagons, ne reçoit que des convois en « petite vitesse » (dits « P.V. »), c'est-à-dire de marchandises non urgentes (pondéreux,...), et assure le transbordement de colis également de « petite vitesse ». À ce titre, il est en relation avec les autres triages de la région parisienne, liés aux autres réseaux[161], avec lesquels il échange des wagons, voire des trains entiers. Une petite moitié du volume qu'il traite concerne des produits agricoles venant des régions de l'Ouest et du Sud-Ouest dont le chemin de fer favorise la spécialisation[162]. Le reste est constitué de pondéreux ou de matériels divers (ardoises de Trélazé et de Touraine, véhicules divers). L'importance du trafic soumet à rude épreuve le matériel, mais aussi les hommes. Durant le conflit, leurs effectifs augmentant, quatre dortoirs provisoires sont aménagés en 1917 sous une partie de la halle de transbordement n°1 (d'une capacité de 27 lits) ; les conducteurs y disposent aussi d'un vaste réfectoire doté de fourneaux[163]. Le corps de garde des conducteurs du Paris-Orléans et de la Grande Ceinture – petit bâtiment de moellons à chaînages de brique – devenu insuffisant, est augmenté d'un étage en 1929-1930, d'après les plans de l'ingénieur Blondel[164]. Disposant d'une cuisine et d'un réfectoire, le bâtiment sera bientôt doté du chauffage central qui remplace de

gros poêles à charbon. Dans le triage, un nouveau corps de garde est construit pour les conducteurs au début des années 1930, bâtiment à pan de béton et toit terrasse implanté entre les deux halles de transbordement.

L'importance de cette plaque tournante ferroviaire ne doit pourtant pas dissimuler le caractère problématique d'un triage dont le plan général – organisé à partir de deux faisceaux – impose de nombreux échanges entre ces derniers, souvent générateurs de tris successifs. Ce dispositif engendre une multitude d'inconvénients, dont de nombreux échanges entre les chantiers, un recours à des effectifs considérables, une dépense élevée en appareils de manœuvre, une difficulté de circulation toujours croissante au sein de la gare, enfin, – résultat d'une durée excessive des rotations du matériel –, des délais de transport élevés et une médiocre rentabilité pour la compagnie. Sans remettre en cause l'organisation générale du triage faute de moyens, le P.O., conscient des insuffisances du système, mais qui sort du conflit à deux doigts du dépôt de bilan, tente d'introduire des réformes visant quatre principaux objectifs : réduire les coûts c'est-à-dire les effectifs ; diminuer la dangerosité des manœuvres ; assurer la régularité des flux et optimiser la mobilisation du matériel. La création d'un service de régulation permet ainsi de prévoir le nombre et la destination des wagons et de mettre en place des installations qui facilitent leur classement par orientation géographique en tenant compte de la suite des tirages et des refoulements à accomplir. L'électrification permet l'établissement de l'éclairage et de la signalisation électrique plus sûrs pour le service de nuit, et l'installation de communications téléphoniques efficaces entre les différents chantiers[165]. L'électrification permet aussi l'utilisation – dans le triage comme au dépôt – d'instruments de manutention, de chariots électriques et de machines-outils, sources d'économie en temps et en effectifs. Si la modernisation du triage de Juvisy ne connaît pas l'aboutissement qui fait de celui de Trappes (réseau de l'État) un modèle d'automatisation intégrale[166], une meilleure coordination entre la commande des appareils de voie et de signalisation et le contrôle de leur exécution constituent alors un réel progrès. L'application du programme de rationalisation[167] s'avère, de l'avis des ingénieurs, d'une grande efficacité, l'augmentation du rendement de la gare de Juvisy étant alors estimée à 25%, voire 35%[168]. La quête d'une meilleure productivité poursuivie durant les années 1920 se voit donc couronnée de succès quand la crise économique des années 1930, en réduisant le volume du trafic, compromet durablement ces efforts et, à terme, la rentabilité du triage. La nationalisation des compagnies ferroviaires en 1938 visait encore à favoriser la reprise de ce secteur : la Deuxième Guerre mondiale en décida autrement.



La gare de triage: corps de garde des conducteurs à établir entre les deux halles de transbordement : projet de 1930. A. S.N.C.F. Le Mans (40LM130).

Le quai Gambetta en 2003, avant la démolition des maisons, ateliers et entrepôts qui ont laissé place à la Z.A.C. Montessuy.

Usines, ateliers et entrepôts

Établissements Julien-Lévy (65, quai Jean-Pierre-Timbaud) : intérieur d'un atelier de fabrication de carreaux. Carte postale (vers 1920), collection particulière.

Le retour de l'activité ferroviaire à la normale dès 1921 et l'interconnexion des réseaux fondée sur des triages assez efficaces assurent alors au chemin de fer une position dominante – à l'échelle nationale et locale – dans le trafic total des marchandises. De 1921 à 1924, celui-ci accapare 77% des échanges, pourcentage bientôt remis en question par la concurrence croissante de la route et des voies d'eau, ainsi que par la crise de 1929. Intéressés par les atouts du site de Juvisy – entre Seine et rail – plusieurs industriels perçoivent tout le parti à tirer d'une zone propice au transfert de charge et à une activité de transformation. Déjà, quelques usines (Larmanjat-Grajon-Bourgeois ; Benoît-Lévy) reçoivent des chalands de sables et de ciment, en font des carreaux de grès cérame et de ciment compressé qu'ils diffusent dans toute la région parisienne. De même, l'entreprise Poliet et Chausson, dont l'activité cimentière a largement profité de la première reconstruction[169] et dont le port particulier – 9, quai Gambetta – réceptionne et entrepose toutes sortes de matériaux de gros-œuvre[170], développe un commerce de détail pour le bâtiment fondé sur l'expansion du marché du pavillon de banlieue. Ouvrant sur le quai Gambetta et accessible de l'avenue Montessuy, elle occupait[171] deux parcelles dont l'une resta longtemps à vocation horticole. La parcelle allongée se partageait en deux cours, séparées par un hangar médian de maçonnerie traditionnelle (meulière et enduit), couvert d'une charpente de bois et d'un toit de tuiles plates. De part et d'autre des deux cours permettant l'évolution des manœuvres de chargement des véhicules de livraison, se répartissaient hangars, bureaux, garages et maison du gardien. La livraison ferroviaire d'hydrocarbures[172] ou de caoutchouc[173] favorise l'implantation de petites entreprises chimiques (Insecticides et engrais Serpin ; tissages et vêtements caoutchoutés Egger) qui cohabitent avec des usines de petite construction mécanique liées à la proximité des Forges d'Athis-Mons[174] et à la présence d'ouvriers qualifiés, formés ou attirés par les ateliers des chemins de fers. Les Cycles Furor (5-7, rue de Draveil) s'ajoutent à l'entreprise de matériel de travaux publics Normand et d'Haille qui voisine sur le quai de l'Industrie avec la Société des machines agricoles Massey-Harris (63, quai Gambetta) et avec la Société des Moteurs Constan (5, quai Gambetta) tandis que la Société Payen Aviation, aux confins d'Athis, évolue des

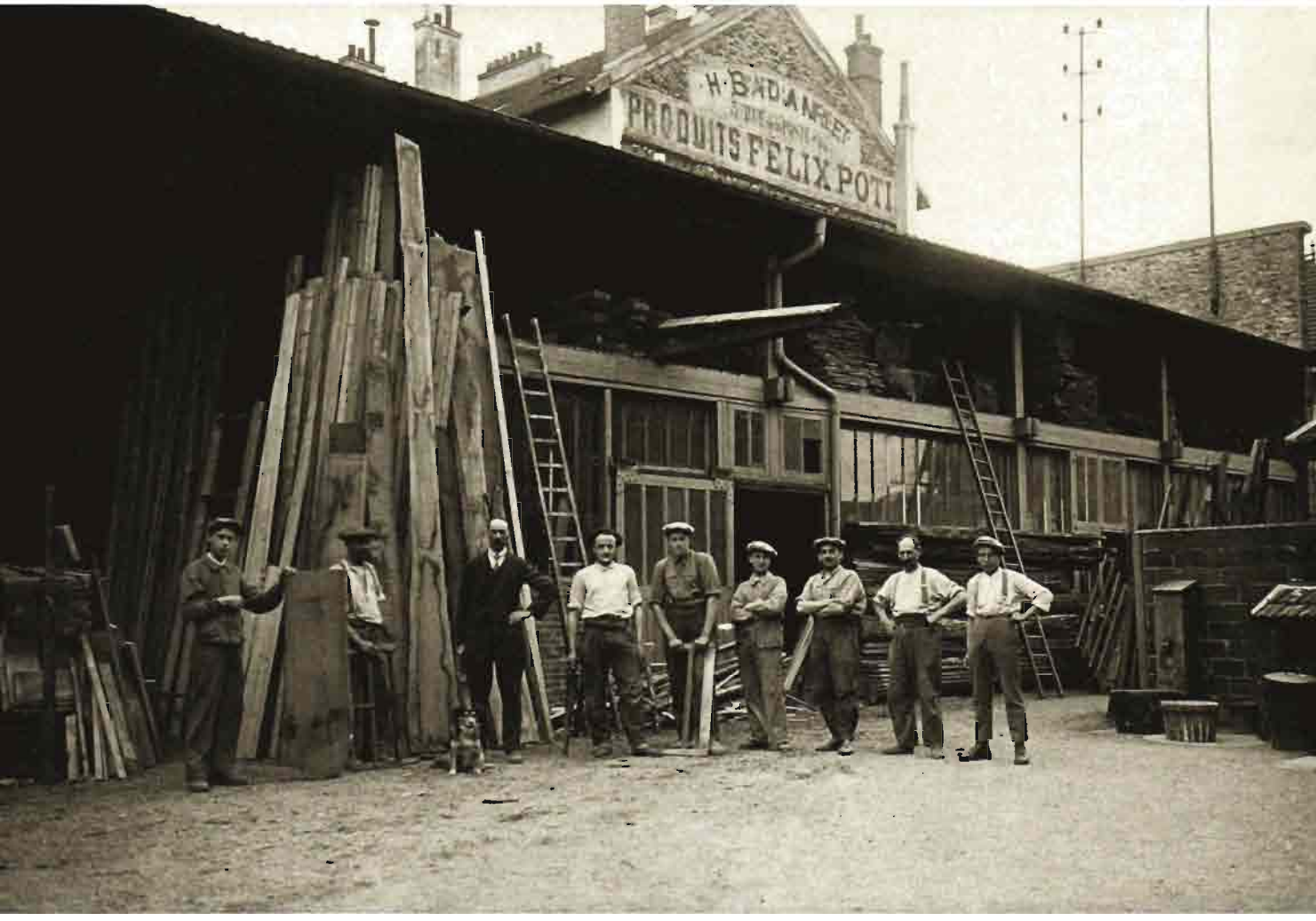
Carte publicitaire diffusée par les Établissements Larmanjat-Grajon (puis « Mosaïques françaises », maison Bourgeois), sis entre le quai Gambetta et la rue Montessuy, entreprise spécialisée dans la mosaïque de marbres et les carreaux de ciment. Collection particulière.

chantiers navals vers la construction aéronautique. Les photographies des années vingt montrent un paysage des bords de Seine cantonné d'ateliers, de halles métalliques, de hangars et d'entrepôts, hérissé de cheminées, cerné de murs aux larges portails, qu'entaillent les embranchements ferroviaires particuliers. La société Payen dispose d'un plan incliné qui plonge directement dans la Seine et d'où les hydravions prennent leur envol[175].

Pour augmenter la capacité du port de Paris, l'état-major avait, durant la Grande Guerre, renforcé les infrastructures destinées à favoriser les transbordements de la Seine aux réseaux ferroviaires par l'intermédiaire de connexions aux triages[176]. En 1921, l'interconnexion bénéfique du rail et du fleuve inspire à la Chambre de commerce de Corbeil le projet d'établir un port fluvial à Juvisy (ou aux environs immédiats)[177]. Le programme envisage de réaliser les voies, bâtiments et cours nécessaires au trafic annuel – estimé à 120 000 tonnes – issu du transbordement de l'eau vers le rail et inversement. Il vise à occuper des terrains à cheval sur Juvisy et Athis, desservis par la Seine et le rail, à proximité des trois réseaux et du triage. Plus que la difficulté de trouver des terrains disponibles dans un périmètre limité, l'unification des tarifs ferroviaires, consécutive à la convention de 1921, condamne le projet. Car, en supprimant les frais de transit de compagnie à compagnie et en imposant un minimum de distance par réseau, la réforme tarifaire ruine les bénéfices que la batellerie pouvait espérer de la concurrence ferroviaire. Lorsqu'à partir de 1926-1928, l'abandon des prix fermes stimule le développement de la concurrence, le projet n'est pas repris ; la crise économique des années suivantes enterrera définitivement le projet.

Les industries qui prospèrent durant cette période sont celles qui s'appuient sur une production locale dont le marché parisien constitue le débouché principal, par le rail ou la route. Ainsi les entreprises de graines, semences et plantations (Établissements Piennes-Larigaldie, Le Coq hardi) profitent des terres encore vacantes pour multiplier cultures, serres et entrepôts. La firme Piennes-Larigaldie, qui compte sur le rail pour diffuser ses produits, implante ses entrepôts – vastes silos de maçonnerie, aujourd'hui détruits – à la bifurcation des réseaux. La marbrerie Chantriaux a transformé l'ancien moulin à blé en petite centrale électrique dont l'énergie actionne scies et ponceuses ; ses pierres tranchées et polies fournissent les marbriers funéraires mais aussi le marché de la construction de qualité. Ses ateliers, qui prennent alors de l'ampleur, se développent de part et d'autre de la cour centrale.

Trait dominant du paysage urbain de Juvisy, une certaine mixité architecturale mêle ici logement, commerces et industries. Un tissu de petites et moyennes entreprises s'y développe alors et prospère grâce à une occupation des sols assez faible qui favorise l'implantation d'ateliers et d'entrepôts, et permet d'associer logement et artisanat. Les grainetiers – nous l'avons vu – peuvent ainsi produire et conditionner sur place leurs récoltes : alors que champs et serres de l'entreprise Piennes-Larigaldie se trouvent contre les voies du chemin de fer et près de la Nationale 7, un bâtiment mixte – mi-maison, mi-atelier/entrepôt – héberge des activités techniques, desservi par la (bien nommée) rue des Prés. En bord de Seine, maisons et entrepôts (7, quai Gambetta) reçoivent et stockent des matériaux avant redistribution. En cœur d'îlot (24, rue Montessuy) se tient un atelier de menuiserie qui s'approvisionne aux entrepôts voisins, débite et transforme les pièces de bois. À l'angle de la rue des Prés et de la Grande-Rue, s'ouvre vers 1930 le Grand garage : le trafic de la rue centrale favorise ses affaires et sa vaste parcelle permet de garer et de manœuvrer toutes sortes de véhicules.



Atelier de menuiserie du centre ville. Photographie anonyme prise vers 1910. Collection Francis Attou.

La R.N.7 vue du pont des Belles fontaines vers Viry-Châtillon. Carte postale (vers 1910), AD Essonne.

La révolution automobile

Car une nouvelle menace guette le rail : la concurrence de la route. Après 1928, la percée du trafic routier fait chuter le transport marchandises de 32% [178]. Le trafic routier voyageurs s'intensifie aussi fortement, avec une croissance de 108% de 1928 à 1938 qui fait chuter le transport ferroviaire de 33% [179]. Comme pour les marchandises, la concurrence du transport routier est plus vive sur des parcours brefs ou moyens (100-150 km), particulièrement sensibles aux abords des agglomérations[180]. L'expérience de la guerre constitue un tournant dans la perception de l'automobile par la population et dans la place qu'elle acquiert dans le monde de l'après-guerre : la mécanisation du conflit (voitures, camions, chars) a familiarisé un grand nombre d'hommes – pour qui l'automobile était demeurée un objet de grand luxe – avec un produit dont le prix va baisser dans la décennie sous l'effet des débuts d'une production à la chaîne. L'automobile se diffuse alors sous forme de voitures individuelles, de véhicules utilitaires ou de transports collectifs. Le succès de la traction motorisée est tel qu'en 1934-1935, elle a chassé toute traction animale des routes de Seine-et-Oise[181]. Dans un premier temps, il semble que les véhicules utilitaires aient séduit nombre de professionnels (artisans, commerçants, industriels) pour le transport de voyageurs comme pour celui des marchandises et des denrées. Les banlieusards figurent ainsi parmi les premiers bénéficiaires car les transports collectifs s'infiltrent et se développent entre les mailles des réseaux, desservant communes marginales et lotissements éloignés. La R.N.7 est sillonnée quotidiennement de compagnies de transport en commun – cars Renault et Citroën notamment – qui assurent des dessertes régulières entre Juvisy et Paris et suscitent un surcroît d'intérêt pour les lotissements du Plateau auprès d'une population active, employée à Ivry, à Vitry ou aux environs de la Porte d'Italie. Ce marché est largement concurrencé par des transporteurs privés, taxis collectifs ou entrepreneurs de cars locaux, à l'instar de Marcel Godin qui implante 40, avenue de la Cour de France son entreprise « Les Transports en commun de la région d'Athis-Mons, Juvisy et Paray ». Pour autant, les effets du trafic automobile vont mettre un certain temps à se faire sentir sur la construction locale. Sans doute, dans un premier temps, la sortie dominicale du Parisien pour le « cabanon » juvisien a-t-elle été facilitée par l'apparition de lignes d'autocars ou l'organisation de dessertes de la gare vers le Plateau.

L'ancien « Garage central Bellety » (3, Grande-Rue), devenu garage de la Ville : la cour postérieure.

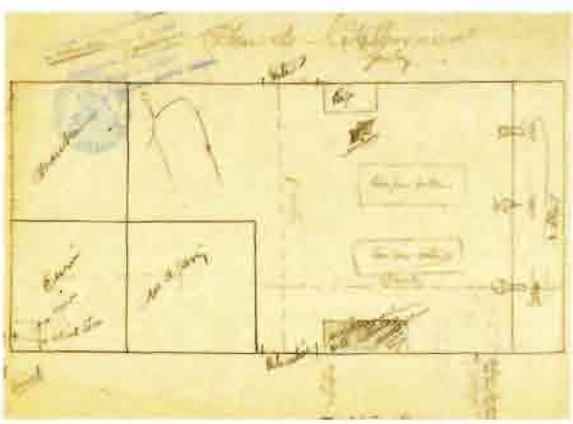
Cette maison, 38, avenue Albert-Sarraut, fut l'une des premières habitations du Plateau à disposer d'un garage intégré.

Puis, dans les années 1920, une fois les lotissements bâtis, leur habitation s'est sûrement trouvée facilitée par la multiplication des transports urbains. L'entre-deux-guerres ne se confond pourtant pas avec la démocratisation de l'automobile. Rares sont encore les maisons du Plateau qui disposent d'un garage intégré (38, rue Albert-Sarraut), et peu nombreuses celles dont l'implantation prévoit l'accès d'un véhicule. Les aller-retour quotidiens domicile/travail en voiture restent encore réservés à une population aisée, résidant à proximité immédiate de la capitale[182]. Les quelques garages intégrés de Juvisy (8, 10, 14, 16, rue Pivert, par exemple) appar-

tiennent à des maisons cossues, datant des années 1930. Car, bientôt, la baisse du prix des voitures et le développement du marché de l'occasion élargissent le nombre des automobilistes propriétaires[183]. Cette irrigation de la banlieue par l'automobile permet de satisfaire une demande locale (médecins, artisans, commerçants...) et de multiplier les déplacements de banlieue à banlieue qui attendront longtemps avant de se muer en allers-retours quotidiens banlieue-Paris-banlieue. Si l'auto s'impose par sa commodité et comme signe extérieur de réussite sociale, elle séduit aussi pour une vitesse qui devient à la mode et synonyme de modernité. La route moderne naît dans ces années-là des nécessités d'un trafic croissant et des exigences issues des performances nouvelles des voitures individuelles.

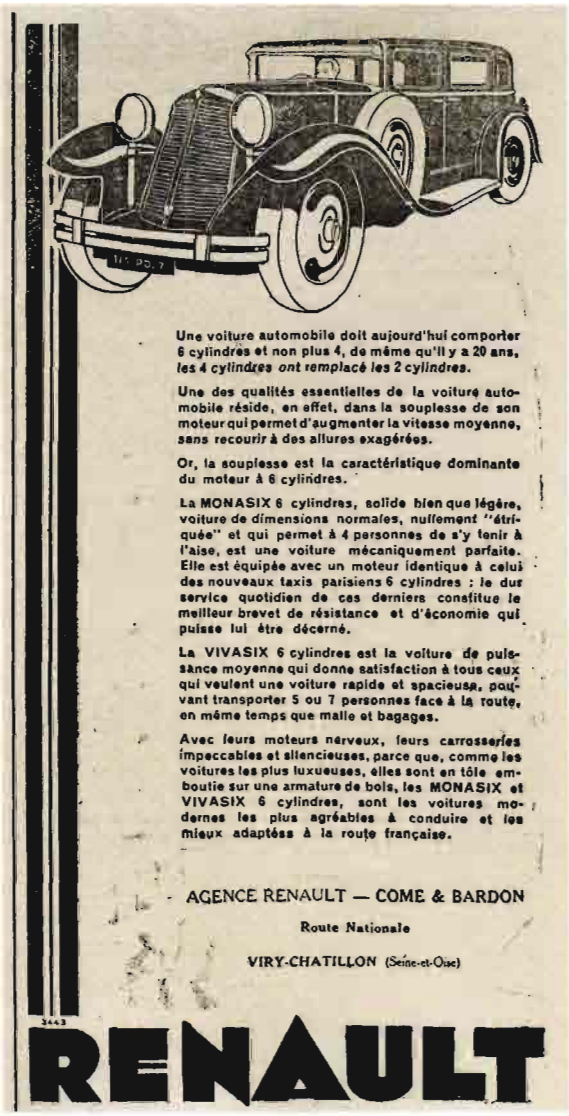
L'enseigne de la serrurerie Prunier, 41, avenue de la Cour de France, rappelle l'ancienne entreprise de maréchalerie et de charronnage qui tirait son activité du trafic routier.

Plan de l'établissement de Jean-Charles Godin, 48, avenue de la Cour de France, établi en 1922, lors de la transformation de son entreprise de charronnage et de carrosserie en atelier de réparation automobile et en débit d'essence. AD Essonne [5M23 dossier 620].



L'aménagement du réseau routier réduit désormais l'inaptitude de telle ou telle commune à recevoir des lotissements en contribuant à créer de nouveaux liens avec le centre-ville, même si la spéculation engendre alors des lotissements défectueux[184]. Ainsi, en facilitant leur irrigation par les grands axes, l'automobile contribue progressivement au peuplement et à l'aménagement de la banlieue. Car la pénétration croissante de l'automobile progresse à la faveur du progrès technique et du plus grand confort des véhicules, et parallèlement à l'amélioration des routes, tout particulièrement celle des routes nationales. Au début du siècle, la route n'est guère adaptée au roulage automobile : pavés disjoints, chaussée bombée, ornières, carrefours dangereux, voitures à cheval rendent le trafic lent et dangereux. Les automobilistes sont invités par le Guide Taride – dans son édition de 1908 – à éviter les pavés de la R.N.7 pour se rendre à Fontainebleau[185]. En 1922 encore, la Carte Michelin dénonce les pavés de la section Paris-Juvisy. L'adaptation de la route à la circulation moderne s'opère durant l'entre-deux-guerres : tracés rectifiés, chaussée aplanie, carrefours et abords aménagés, profils et infrastructure de la chaussée repris se conforment désormais au poids et à la puissance mécanique des véhicules[186]. Le danger de la route de Fontainebleau, jadis stigmatisé par la presse, devient un mauvais souvenir[187]. Dans le contexte de la crise économique et de la lutte contre le chômage, la politique de grands travaux routiers – dès 1932[188], puis sous l'égide du plan Marquet de 1935-1936 – entreprend de « débomber » la chaussée de la R.N.7, d'élargir la route aux dépens des bermes, des contre-allées et de plantations qui dataient du siècle précédent. La R.N. 7 bénéficie alors d'une chaussée soigneusement pavée, élargie à 9 mètres en 1932 et longée de larges bas-côtés facilitant arrêts et stationnements, tandis que la récente ouverture de la rue Pivert[189] ouvre une liaison pénétrante vers le vieux centre. L'entre-deux-guerres connaît ainsi une véritable renaissance de la route nationale dans sa traversée de Juvisy : la voie est libre pour la circulation des voitures. Le code de la route – inauguré en 1921 – établit la priorité de l'automobiliste sur l'agriculteur ou le piéton[190]. La vitesse en agglomération n'est pas limitée mais laissée à l'appréciation du chauffeur en fonction de la puissance de sa voiture, du profil de la route, des obstacles ou de

Publicité parue dans la presse [« Le Réveil de Juvisy », 7 mars 1936] en faveur du garage concessionnaire Renault dont l'agence Come et Bardon – encore en activité – est implantée à l'orée de Viry-Châtillon, aux confins de Juvisy. AD Essonne [20694].



l'encombrement de la voie. L'ordonnance du 15 mars 1925 précise seulement que « sera présumée comme exagérée et dangereuse » toute vitesse dépassant 40 km/h. Le règne sans partage de l'automobile engendre l'apparition et l'essor rapide d'activités liées au trafic routier ; la multiplication des établissements qui s'y rattachent en constitue la manifestation la plus tangible.

L'ouverture de débits de carburants[191] s'avère, sans doute, le phénomène le plus frappant par le nombre – une dizaine – ainsi que par leur concentration : ils s'installent presque tous le long de la R.N. 7 ou à proximité immédiate, et se greffent sur d'autres services déjà liés au trafic routier (carrosserie, alimentation, commerces de bouche…). Certains commerçants pratiquent alors une conversion, de la traction animale[192] à l'automobile, d'autres semblent élargir le rayon de leurs activités[193] ou diversifier leurs services routiers[194]. Si la documentation ne mentionne alors qu'un commerce spécialisé dans la vente de véhicules (neufs ou d'occasion)[195], on imagine volontiers que les multiples débitants, garagistes ou carrossiers doivent volontiers servir d'intermédiaires occasionnels. Le parti qu'adopte l'architecte Louis Aubert au Grand garage manifeste clairement les divers aspects de l'activité de celui-ci. Son implantation en centre-ville, non loin de la R.N.7 lui vaut la clientèle locale qui a les moyens de s'offrir une voiture de loisir ou un véhicule professionnel ; sa position le long de la Grande-Rue doit en faciliter l'accès. Une large cour en cœur d'îlot permet à la fois de garer les voitures des clients, de présenter les modèles de la marque dont il est concessionnaire, et de stationner les véhicules en attente de réparation dans les ateliers voisins.

Les métiers de la route attirent aussi le long du grand axe une entreprise de transports collectifs[196], des transporteurs de marchandises de toutes sortes parmi lesquels plusieurs entreprises de déménagement[197]. Forges et maréchaleries se transformant en serrureries (Prunier), garages, ateliers et entrepôts côtoient ainsi sur l'avenue des magasins de moyenne surface, de quincaillerie[198], de meubles, des dépôts de bois et de charbon, … Faut-il imaginer, derrière ces cafés/brasseries devenant aussi débits d'essence, la promotion de « bougnats » jadis à la tête de « cafés-bois-charbon » ? Aucun document ne l'atteste précisément. Mais la route va aussi favoriser l'union du commerce et de la culture sous l'égide de la « modernité » : l'implantation du cinéma « l'Éden-Palace » vers 1927 – avec sa façade d'inspiration « viennoise » et son décor céramique – à la charnière du vieux bourg et des tout récents lotissements, accompagne la mutation de la R.N.7 en ce qu'il introduit en banlieue un loisir artistique particulièrement emblématique des « temps modernes », mais aussi parce qu'érigé le long de la grande route, il draine la clientèle de Juvisy et celle des environs, dont la R.N.7 constitue le trait d'union et l'automobile, le vecteur commun.

Pont routier sur la Seine reliant Juvisy à Draveil, et par delà, la R.N.7 à la R.N. 6.

La ville et ses réseaux

La période de l'entre-deux-guerres est sans doute celle où pour la première fois la ville semble s'identifier si étroitement aux réseaux qui la traversent et l'animent, contribuant ainsi à son dynamisme. Jusqu'alors, en effet, la Seine et l'Orge, puis la route de Lyon, le chemin de fer enfin, avaient successivement joué un rôle éminent dans l'animation du territoire, suscitant à chaque fois un secteur d'activité contrastant avec l'inertie du reste de la commune. Désormais, c'est tout le territoire qui s'anime au rythme de réseaux dont l'activité s'étend, s'articule et se répercute plus ou moins directement sur l'ensemble.

La route y tisse une trame hiérarchisée de voies d'intérêt national, d'artères d'importance régionale et de chemins locaux qui irriguent jusqu'au plus profond de la cité. La route nationale de Paris à Antibes ouvre une percée quasi rectiligne dans Juvisy, dont le trafic semble étranger aux quartiers traversés. Certes, les voyageurs de grand chemin sèment derrière eux des commerces divers (restauration, hôtellerie, vente et entretien de matériel automobile, débit de carburant,...) dont la spécificité peut sembler étrangère au territoire traversé. Mais les usagers de la R.N.7 rassemblent aussi une population de banlieusards, implantés sur un Plateau désormais quadrillé de lotissements, qui bénéficient de dessertes routières les menant à la gare, voire aux portes de Paris où l'essor des emplois secondaires et tertiaires favorise l'installation d'ouvriers et d'employés dans une banlieue muée en « arrière-pays ». La RN. 7 permet aussi, en fin de semaine, l'évasion de Parisiens avides d'espaces verts et de bon air qui, grâce à la signalisation fournie par l'entreprise Michelin et celle offerte par le Touring Club de France, s'égayent dans la campagne qui commence sitôt quittée la grande route. La R.N.7 sert aussi – on l'a vu – de trait d'union à une population qui passe volontiers d'une commune à une autre pour ses loisirs (cinéma, sport, foires et marchés...). Tout un réseau de rues et de chemins se greffe aussi sur la route nationale qui dessert le cœur de la ville, désenclave les lotissements et conduit aux nouveaux quartiers. Leur largeur doit désormais prendre en compte le trafic automobile ; les voies plus étroites parce que plus anciennes (la Grande-Rue, par exemple) semblent, dans un premier temps, plus ou moins condamnées par un accès trop restreint, comme l'étranglement que provoque parfois leur passage sous les voies.

Panneau indicatif de faïence émaillée apposé sur un mur à l'entrée de la commune de Juvisy-sur-Orge, offert par l'entreprise Michelin.

Cantonné dans la plaine basse, le rail a développé à Juvisy un réseau dont l'emprise et les connexions locales diffèrent de celles de la route. L'emprise ferroviaire qui n'a cessé de croître jusqu'aux années 1930, se caractérise par son ampleur (1/5e environ du territoire juvisien, sans compter la part amputée de la commune d'Athis-Mons) ainsi que par sa compacité. Car, à quelques passages près (rue Pasteur, R.N. 7...), le rail a fini par créer des isolats urbains (bords de Seine) étanches, coupés du reste de la commune. Ainsi aucun secteur de la plaine basse n'échappe à une emprise qui, au nord-est, prend la forme arachnéenne d'un triage et d'un dépôt, au centre, celle d'une gare, et au sud-ouest, celle d'une bifurcation aux voies multiples.

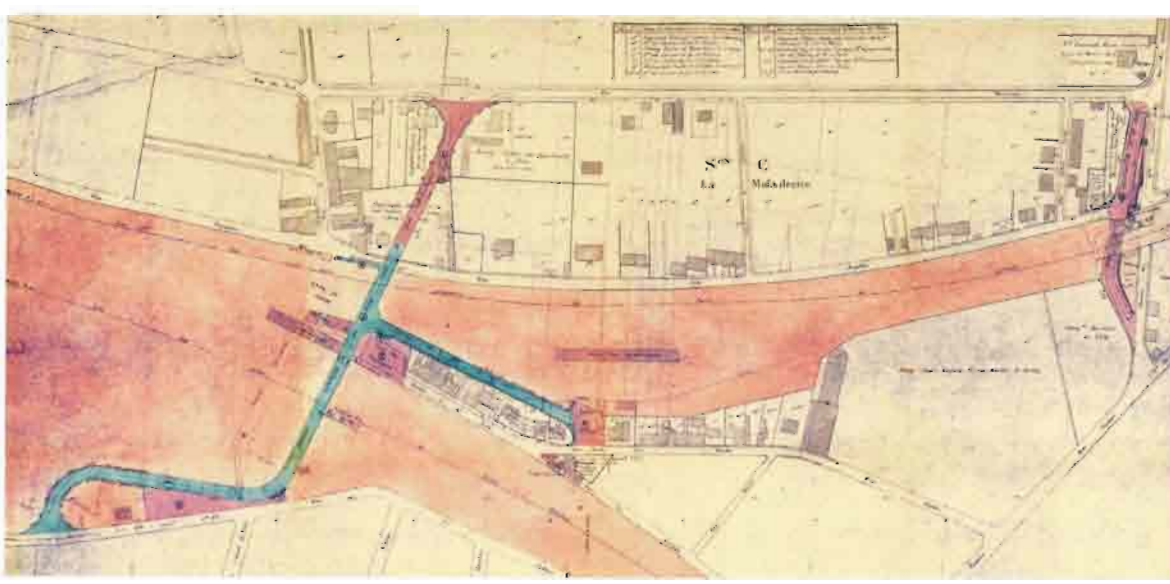
Bien que leur cours ait été à l'origine d'une installation ancienne, la Seine et l'Orge dessinent un réseau hydrographique devenu secondaire ; le fleuve qui a joué un rôle important dans l'approvisionnement de la région parisienne (céréales, pailles, farine) et dans sa construction (matériaux de construction, pondéreux, combustibles) a contribué à l'activité du triage et à l'attrait touristique du secteur jusqu'à ce que l'évolution des loisirs et la concurrence des autres réseaux ne lui réservent une place assez secondaire dans l'activité locale.

Autant que l'importance et la prégnance de ces réseaux sur la ville, qui aussi l'éventrent, l'écartèlent et la disloquent, leur interconnexion contribue à son organisation interne, ordonnant les flux et les dynamiques qui communiquent d'un secteur à l'autre, d'une activité à une autre. Ainsi la R.N.7 ne se borne pas à passer par

Juvisy : le percement de la rue Pivert réalise le maillon manquant d'un axe qui relie la N. 7 à la Grande-Rue (ou à celle de l'hôtel de ville) et appelle le franchissement des emprises ferroviaires. Dans cette logique traversante, le pont supérieur, projeté dès 1904[199] au-dessus des voies, n'est finalement réalisé qu'en 1934 sous la poussée du trafic automobile, selon les plans de l'ingénieur L. Bachet[200]. L'ouvrage de béton armé[201], réalisé par l'architecte juvisien C. Marion et par l'entreprise Texier, de Draveil, avec sa chaussée large de 8 mètres et ses trottoirs, met en relation les deux secteurs de la ville et, grâce au pont jeté sur la Seine dès 1894, instaure une liaison permanente entre Juvisy et Draveil, c'est-à-dire entre la rive droite et la rive gauche de la Seine, de la R.N. 7 à la R.N. 6 (par Villeneuve-Saint-Georges, Montgeron ou la forêt de Sénart). À l'échelle régionale s'ébauche ainsi une sorte de contournement de l'agglomération parisienne et les prémices d'une rocade automobile, à l'instar de la Grande Ceinture, tandis qu'à l'échelle locale, c'est tout le secteur de Draveil et de Vigneux, enfin désenclavé, qui se connecte aux réseaux juvisiens, par dessus la Seine. Cette liaison capitale va ensuite favoriser au sein de la ville des échanges multiples et complexes entre la route, le rail et l'eau par des relations de toutes sortes (approvisionnement, transbordements, livraisons...) renforçant encore l'attraction du triage ferroviaire, et favorisant ainsi la circulation automobile au cœur et au travers de la ville : le port de Juvisy, les accès routiers au rail en témoignent. Longtemps, l'ancienne gare de transbordement, implantée sur la bifurcation des réseaux, gardera une activité grâce à ses voies de garage, son parking, son entrepôt et les quais de chargement. Au nord de la commune, les pistes d'Orly connaissent, dans l'entre-deux-guerres, une activité croissante. Si l'aéroport créé par les Américains, en 1917, comme base militaire, est encore supplanté – en trafic et en installations – par celui du Bourget, sa desserte par la RN.7 élargit pour ses usagers comme pour les cités riveraines de la route, l'horizon de leurs communications.

L'ampleur et la complexité des relations et des échanges ont fait de Juvisy une plaque tournante indispensable aux flux multiples qui traversent la banlieue sud de Paris : le prix en est l'ampleur des emprises et des trouées opérées dans le tissu de la ville, aux effets dissolvants. Car si le commerce et l'industrie en retirent un incontestable bénéfice, il résulte aussi de ces aménagements d'inévitables effets d'isolement, de cisaillement et d'obstruction préjudiciables à la cohérence du bâti et à la vie de la cité. L'ampleur et l'étanchéité des emprises

Pont de béton armé enjambant les voies de la gare voyageurs : plan de situation signé L. Bachet, ingénieur de la compagnie du P.O., en date du 26 octobre 1934. AD Essonne (5S31).



Manchette de l'hebdomadaire local « Le Réveil de Juvisy ». AD Essonne (20694).

ferroviaires avait – nous l'avons dit – constitué un écart entre rail et Seine. Si l'expansion du chemin de fer ne porte guère atteinte à l'intégrité des bâtiments existants, la construction du pont de Draveil, puis celle du pont ferroviaire supérieur, causèrent des démolitions non négligeables. De plus, l'isolement d'un quartier de la ville par la bifurcation condamna ce secteur à une certaine marginalisation et à l'installation de petites entreprises dont la surface et les besoins étaient limités par le gabarit des issues offertes par les voies du chemin de fer : le passage de la Grande-Rue sous les voies n'est porté à 10 mètres de largeur qu'en 1934.

L'impact de ces réseaux et des activités qu'ils induisent ne fut pas seulement d'ordre spatial et matériel. L'afflux démographique consécutif à la main-d'œuvre employée et la concentration de cheminots attirés par l'activité ferroviaire affectent alors profondément le paysage politique et social de Juvisy. La courbe ascendante des recensements révèle assez l'expansion démographique d'un bourg en pleine mutation, qui passe de 4 730 habitants en 1911, à 6 138 habitants en 1921 et à 8 531 habitants en 1936[203].

Cette concentration ouvrière se traduit bientôt par l'évolution politique d'une commune dont une part croissante de la population appartient au monde cheminot. Si, à l'échelle nationale, la population syndiquée y est estimée au début du XXe siècle à 10% environ des effectifs[204], les grands établissements ferroviaires – comme les triages, les dépôts ou les grandes gares – constituent des centres privilégiés de prosélytisme des organisations syndicales auprès d'une main-d'œuvre surtout préoccupée du niveau des salaires et des conditions de travail dans les dépôts et les chantiers. Alors qu'au plan national, les syndicats réformistes sont quasi majoritaires au P.O. (47%), les cheminots de Juvisy[204] (comme dans la plupart des grands triages) votent majoritairement pour la C.G.T.U., qui incarne une forme de syndicalisme très politisée. Mais ses aspirations révolutionnaires de l'immédiat après-guerre se trouvent progressivement étouffées, à mesure qu'un courant plus ou moins lié au Parti communiste prend le contrôle de sa direction après le Congrès de Tours et subordonne sa ligne politique à celle du Parti. Cette évolution se traduit bientôt dans le paysage politique local : dès 1919 une liste communiste remporte les élections municipales d'Athis-Mons. À Juvisy, une municipalité de gauche, d'inspiration « unitaire », se manifeste dès 1912 par une politique anti-cléricale agressive, poursuivie durant l'entre-deux-guerres. À l'instar de l'organe national qui, sous le titre du *Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, assure dès 1892 la diffusion des idées syndicales, la municipalité de Juvisy s'appuie sur la presse pour asseoir son audience auprès d'un électorat majoritairement acquis à sa cause. De 1929 à 1940, *Le Réveil de Juvisy et environs*[205], sous une manchette annonçant l'aube de lendemains radieux, se fait le porte-parole fidèle de la ligne d'une municipalité qui, face à une population croissante et au développement des lotissements, doit mener une politique d'équipements communaux dont l'éducation laïque, l'hygiène sociale et la santé publique constituent les fondements.

Lotissement du Val-Fleury : détail du plan dessiné par l'architecte Louis Aubert vers 1930. AD Essonne [9S81].

Lotissements et construction

La multiplication des lotissements à Juvisy durant l'entre-deux-guerres prolonge un phénomène qui s'est manifesté – comme on l'a vu – dès la fin du XIXe siècle avec la vente par lots de l'ancien domaine du château et avec le morcellement de son parc. Ce mouvement se poursuit après-guerre par la liquidation du parc supérieur du château ainsi que par celle des terres de la ferme de Champagne appartenant au comte de Grammont – dont certaines avaient été cédées dès avant-guerre – et par celle de quelques grosses propriétés (domaine de la comtesse de Sainte-Marie, rue Pivert; propriété Larigaldie dans la rue du même nom). Au terme de l'entre-deux-guerres, il n'y a plus à Juvisy de grands terrains disponibles, à l'exception d'espaces réservés par les pouvoirs publics.

C'est le deuxième temps d'une colonisation du territoire par une vague pavillonnaire sans précédent à l'échelle locale. Au lendemain de la Victoire, on retrouve les épargnants d'avant-guerre dont les échéances touchent désormais à leur terme. Les Sociétés mutuelles d'Épargne sont progressivement dissoutes au début des années vingt et les sociétaires rentrent en possession d'un terrain sur lequel ils vont bâtir. Mais les terrains ne sont pas tous demeurés vierges : parmi les potagers et les vergers, ont fleuri nombre de cabanons et de bicoques qui servent d'abord de pied-à-terre pour des sociétaires qui, par le train, en car ou à vélo, viennent y passer la journée du dimanche à cultiver leur jardin et se distraire entre colons. Dans une perspective provisoire, ces installations médiocres suffisent à des acquéreurs qui n'occupent leur terrain que par intermittence. Ces cabanons de planches assemblées ne font donc l'objet d'aucun permis de construire. Lorsque certains colons ne s'en servent plus seulement d'abri momentané ou de remise à outil, mais y élisent domicile, ces baraquements a priori précaires et provisoires ne diffèrent guère des bidonvilles – dénoncés par la presse de l'époque – car ces lotissements ne disposent pas d'installations hygiéniques satisfaisantes.

En effet, les équipements communs sont d'abord sommaires[260]. Le plus souvent, l'alimentation en eau est fournie par un ou deux puits – forés à dix, quinze voire dix-huit mètres – surmontés de pompes à balancier dont il reste quelques témoins (avenue Paul-Doumer).

Cabanon, 23, rue de la Solidarité.

Pompe publique de distribution d'eau potable de la villa « Les Cailles », rue Paul-Doumer, en service avant l'adduction d'eau courante dans le lotissement.

Maisonnette, 30, rue Gaston-Bocquillon, implantée en fond de parcelle, plaçant son jardin au premier plan.

Les eaux de pluie sont collectées et charriées par des caniveaux d'où elles s'écoulent dans des fosses. Les eaux usées se déversent dans le puisard privatif que chaque sociétaire doit creuser sur son terrain, en espérant qu'il ne communique pas avec le puits collectif. Les voies de desserte intérieure de terre battue sont la propriété commune de la société qui en réduit l'aménagement. Dans une perspective limitée, ces installations médiocres doivent suffire à des acquéreurs qui n'occupent leur terrain que par intermittence. Faute de permis de construire, le règlement de la société n'impose à leur sujet aucune contrainte aux bricoleurs de cabanes, hormis, parfois, le devoir de bâtir en retrait[207]. Au cours des années trente, la Compagnie générale des eaux posera des conduites pour alimenter les bornes-fontaines ; l'éclairage électrique, diffusé par la Compagnie Sud-Lumière, et le gaz de ville seront distribués dans les foyers tandis qu'on installe le tout-à-l'égout qui s'écoule dans le grand collecteur de Paray-Athis.

Ces équipements s'avèrent indispensables car la plupart des lotissements de Juvisy se couvrent alors de constructions en dur[208]. Si quelques cabanes de planches subsistent longtemps – il en subsiste toujours[209] – la plupart d'entre elles sont remplacées par des pavillons, à moins que le cabanon de bois ne se transforme en maisonnette de brique ou de parpaing, dont le sociétaire fut sans doute l'artisan : on a alors affaire à une sorte d'auto-construction et de reconstruction sur place, à l'identique par transposition de matériaux[210]. La réalisation des autres pavillons, surtout due à des entrepreneurs locaux[211], nécessite une aide financière qu'une législation renouvelée va soutenir[212]. En effet, si la loi Strauss (1906) et la loi Ribot (1908) élargissaient la possibilité d'intervention publique dans le financement des H.B.M., les concours financiers à l'accession à la propriété individuelle doivent attendre le vote de la loi Loucheur (13 juillet 1928) qui favorise les petits propriétaires par des prêts de l'État à faible taux de remboursement. La même année (15 mars 1928), la loi Sarraut concerne les lotissements antérieurs à 1924 ; elle incite les « mal-lotis » à se grouper en associations syndicales autorisées (A.S.A.[213]) pour – conformément à la seconde loi Strauss votée en 1924[214] – établir un projet d'aménagement sanitaire dont la loi Sarraut prévoit le subventionnement par l'État (à hauteur de 50%) par l'intermédiaire de la Caisse départementale des lotissements créée la même année ; cette dernière accorde pour le montant restant des prêts à taux faible, remboursables en dix ans. Après 1928, il n'y a plus que des A.S.A., les unes résultant d'anciennes S.M.E., d'autres issues de la loi du 19 juillet 1924 qui subordonne les autorisations de lotir à l'exécution des aménagements du terrain et à leur réception par l'administration communale. De fait, tous les lotissements déclarés après-guerre reçoivent l'approbation du Conseil municipal et l'accord de la Commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages[215]. L'accord de ces instances est rarement refusé, même s'il est parfois assorti de conditions portant sur les aménagements hygiéniques : on ne trouve, à Juvisy, que deux refus pour insalubrité ou pour risque d'inondation[216].

Dès avril 1908, la loi Ribot avait tracé la voie d'une politique favorable au développement de la propriété ouvrière en créant les sociétés de crédit immobilier[217] ; elle définissait le rôle de l'État dans le financement de la propriété populaire par l'intermédiaire des caisses de retraite et des sociétés de crédit[218]. Mais l'incertitude affectant le marché de l'emploi et la stabilité des revenus durant la crise de 1929 réserve finalement l'accès au crédit à une population employée ou ouvrière bénéficiant d'une certaine sécurité. On trouve donc logiquement à Juvisy nombre d'employés de l'administration, de grands établissements (banques, assurances, grands magasins), de compagnies ferroviaires... dont les services s'égrènent au

Maison, 26, boulevard de la Cascade, construite en 1935 par l'architecte André Delhoume.

fil de la ligne (particulièrement aux environs de la station Saint-Michel). Ainsi la Société de crédit immobilier créée par la Compagnie d'Orléans, qui accorde des prêts hypothécaires à ses agents pour la construction ou l'acquisition d'un logement, peut-elle estimer avoir consenti à l'échelle nationale 2 413 prêts au 31 décembre 1933[219]. La compagnie préfère alors aider son personnel à bénéficier de la loi Loucheur plutôt que de bâtir ou d'acquérir des logements pour les mettre à la disposition de son personnel comme le font alors les Chemins de fer de l'État. En sorte qu'on n'observe pas ici de cité ferroviaire mais des pavillons de cheminots parmi d'autres. On trouve aussi sur le Plateau des employés de la Samaritaine, des Grands magasins du Louvre, du Bazar de l'Hôtel de Ville, ainsi que des agents de l'administration des Postes[220], de l'Hôtel-Dieu, de l'Éducation nationale, du Palais de justice ou de la Préfecture de police, entre autres. Enfin, la caisse d'épargne professionnelle « La solidarité des cheminots »[221] intervient aussi pour faciliter l'installation du personnel ferroviaire.

À côté de publications[222] ou de revues plus générales diffusant une pensée hygiéniste et banlieusarde[223], à la

fois communautaire et individualiste, le bulletin « Not'cabane » se fait le porte-parole des sociétés d'épargne du Plateau présentes sur Athis-Mons, Juvisy et Savigny[224]. Seize ans durant (1911-1927), la revue diffuse des informations sur la législation favorable à l'accès à la propriété, prône l'amour de la terre, de l'hygiène et du foyer, et distribue conseils et informations d'ordre administratif, juridique ou pratique. Cette sociabilité de colons trouve, dans ce paysage pavillonnaire, le relais de quelques bistrots, cafés, auberges qui offrent aux habitants d'éphémères évasions du quotidien (billard, dés, cartes,...) et organisent des rassemblements festifs (bals, cinéma,...) qui sont autant d'occasions d'égayer une vie laborieuse. À l'occasion, ils accueillent des hôtes de passage que rabattent le flux de la R.N. 7 et le trafic inter-banlieues : l'établissement d'Albert Cadic, *Vins Hôtel Liqueurs,* 35, avenue des Violettes[225], ouvert en 1931, fait hôtel, café, restaurant, mais possède aussi une salle de billard. Émergeant de la marée pavillonnaire, ces établissements se font aussi, au gré des besoins, cave à vins, dépôt de pain, presse, mercerie ou commerce de graines et d'engrais.

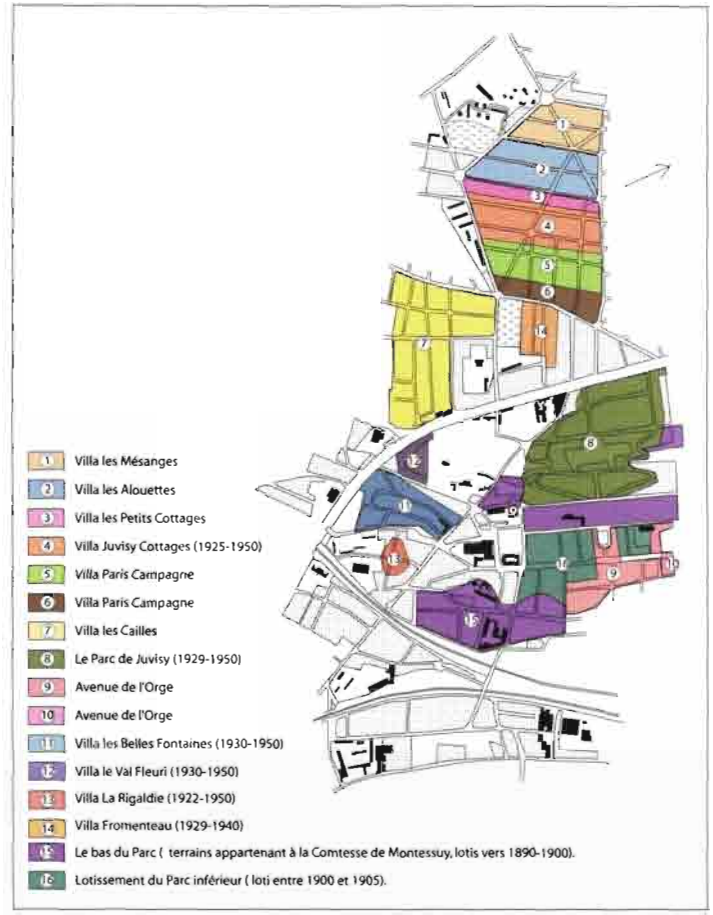
La géographie des lotissements juvisiens ne se limite pas au Plateau qu'ils couvrent totalement. Ils se développent aussi sur les pentes du coteau (rue Pivert, parc supérieur, les Belles fontaines) et se font aussi plus rares dans la plaine basse où la Villa Larigaldie, les alignements de la rue de la République ou les maisons de l'avenue de l'Orge témoignent de l'ampleur du phénomène. Cette poussée constructive n'épargne que le vieux centre (le long de la Grande-Rue), le parc inférieur déjà loti, l'entre-deux voies ou les bords de Seine, soit que le paysage immobilier y demeure inchangé, soit que la densification urbaine y provoque la multiplication des

Hôtel-restaurant-débit de boissons « Aux bons amis », 35, avenue des Violettes : photographie du propriétaire et de ses amis réunis en juillet 1931 à l'occasion de l'ouverture de l'établissement. AD Essonne [841W55].

immeubles (Grande-Rue ; rue de Draveil). Les secteurs affectés par les lotissements sont d'anciennes zones agricoles – coteaux et plateau – dont la configuration ne sera pas sans conséquence sur l'appartenance sociale des habitants, sur la géométrie des lots, sur la forme du bâti ainsi que sur certains partis architecturaux, les coteaux attirant une clientèle capable d'acheter un logement en situation de belvédère tandis que le plateau se montre propice à l'étalement et à la multiplication des constructions.

Tandis que les lotissements des pentes reprennent un réseau viaire hérité des anciens chemins ruraux (chemins de vignes) ou des allées du parc, les constructions du Plateau se distribuent selon une trame dessinée par les anciens chemins (route de Morangis, chemin de Savigny...) et par les voies nouvelles issues des lotissements, d'abord privatives, et ponctuées de carrefours ; ces ronds-points engendrent parfois un parcellaire triangulé (rue des Violettes, rue Séverine) qui contraste avec la trame orthogonale d'un lotissement laniéré. La taille des parcelles apparaît très variable, au gré de la nature du site et de l'époque de l'opération. Les lotissements du parc supérieur se distinguent ainsi par des parcelles assez larges (de 20 à 25 mètres) que l'on retrouve à la Villa Fleury, tardive et résidentielle. La trame parcellaire du plateau se révèle assez dense, avec des gabarits de 12 à 18 mètres et une profondeur limitée à 50 mètres. Quelques sociétaires, insatisfaits de l'étroitesse des lots, acquièrent deux parcelles, mitoyennes ou se prolongeant l'une l'autre.

À de rares exceptions près, les constructions sont des maisons individuelles ou familiales, les quelques immeubles repérés se trouvant le long des axes majeurs (rue Petit). Conformément aux prescriptions réglementaires des cahiers des charges[226], l'implantation des maisons sur leur parcelle obéit à un retrait d'au moins trois mètres qui exclut tout alignement au droit de la rue. D'une façon récurrente, les pavillons se tiennent à proximité de la rue, en travers de la parcelle ; cette disposition écran ménage ainsi sur l'arrière un espace privatif à l'abri des regards indiscrets (38, avenue des Violettes), tout en ménageant une surface maximale, souvent occupée par un jardin potager. La fierté ostentatoire d'un jardinier le conduit parfois à repousser la maison au fond d'un terrain qu'il faut systématiquement traverser (31, avenue Thiers ; 30, rue Gaston-Boquillon). La maison peut se trouver aussi reléguée en situation marginale, de façon à épargner une plus grande surface cultivée (31, avenue des Violettes). À la tête de



Carte schématique des principaux lotissements réalisés à Juvisy après 1880.
Dessin de Diane Bétored.

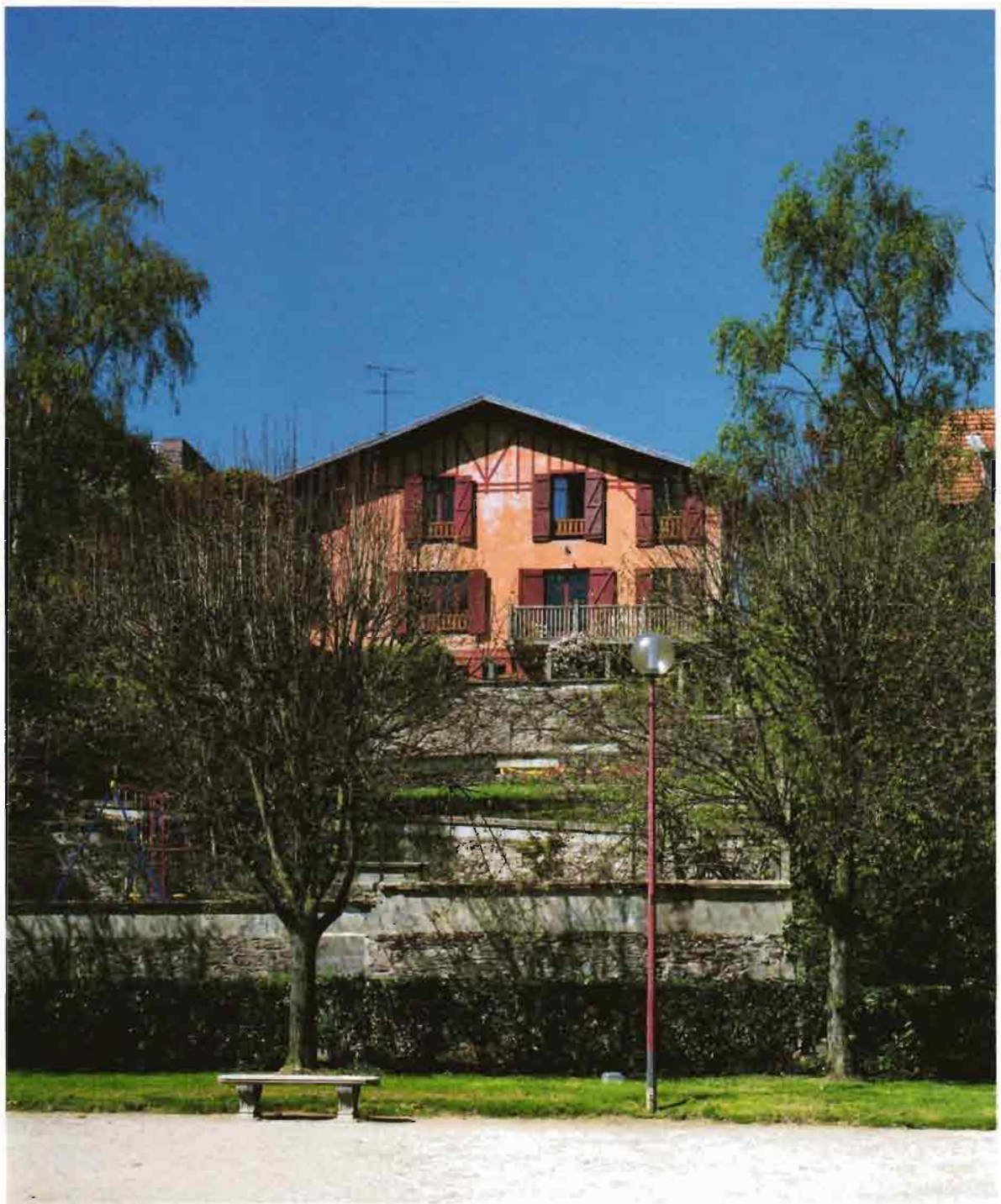
Maison, 41, rue Paul-Doumer : exemple type de deux parcelles contigües, acquises par un propriétaire qui en a loti une et gardé l'autre comme jardin potager. L'ensemble a récemment été divisé pour permettre de bâtir sur l'ancien jardin.

Maisonnette, 31, avenue des Violettes : construction en marge de la parcelle afin d'en libérer la plus grande surface à usage de jardin.

deux parcelles, un propriétaire de la rue Paul-Doumer en a réservé une pour sa maison et son jardin d'agrément, consacrant l'autre au potager. L'âge venant, et résolu à réaliser son bien, il a récemment vendu la parcelle cultivée, et gardé pour lui la partie résidentielle. La grande majorité des maisons bâties durant l'entre-deux-guerres présente un parti modeste qui confère aux lotissements du Plateau leur homogénéité, malgré une multitude de détails qui jouent comme autant de variations sur le thème du pavillon de banlieue. On trouve surtout des plans massés, en rez-de-chaussée, couverts d'un toit à longs pans. Deux ou trois ouvertures animent la façade pignon qui tranche souvent avec le pan aveugle du mur gouttereau. Beaucoup de pavillons ont un soubassement où on loge la réserve de charbon, la chaudière, la blanchisserie ou les bulbes du jardin en attente des beaux jours ; des soupiraux affleurant au ras du sol en assurent l'aération. Ces maisons, rarement profondes, de deux pièces au rez-de-chaussée, possèdent souvent une chambrette sous le comble. L'économie qui exige un simple toit de tuiles mécaniques, interdit aussi les lucarnes : une fenêtre – voire un oculus – couronnant le pignon assure l'éclairage de l'étage. Comme les tuiles, la plupart des matériaux employés sont des produits de l'industrie : briques du gros-œuvre ou des cloisons[227], fonte des garde-corps, fers des linteaux et des grilles, menuiseries de série, ciment armé des clôtures. La meulière, parfois présente, est produite par les carrières industrielles voisines de Grigny. Il semble peu probable, en revanche, que ces maisons aient été vendues sur catalogue[228], tant leur réalisation semble relever d'un artisanat confinant parfois au bricolage dominical. Bien que rare, le plan en L traduit une première forme d'extension (41, avenue Paul-Doumer) ainsi que la volonté de rompre avec un parti minimal tout en respectant une certaine économie de moyens, malgré les toits complexes qui en résultent. Quelques maisons présentent la simplicité d'un toit en appentis. Posés sur des constructions qui relèvent plutôt de cabanons de maçonnerie, ces toits rappellent l'importance de l'« auto-construction » au sein des lotissements, et, par son faible coût, la tradition d'un certain logement populaire sous appentis. La succession de maisonnettes réparties sur la même parcelle (71bis, avenue de Juvisy-Cottages) et desservies par un étroit passage latéral, illustre la mutation progressive du cabanon à la construc-

Maison, 1, avenue de la Résistance : derrière la maison se tient toujours en fond de parcelle le cabanon initial.

Maisonnettes, 71 et 71bis, avenue de Juvisy-Cottages : fractionnement typique d'une parcelle pour maisons modestes bâties sur des demi-parcelles « en drapeau ».



Villa « basque », 12, boulevard de la Cascade : façade postérieure sur le parc.

tion. Leur pavillon bâti, certains propriétaires, guidés par une forme de pragmatisme nostalgique (1, avenue de la Résistance) conservent le cabanon initial implanté au fond du terrain. Quelques maisons, plus spacieuses (rue de la République), possèdent un étage. La pente du coteau aidant, certaines maisons disposent d'un soubassement qui a l'ampleur d'un sous-sol (14, rue Bothorel), voire le confort d'un rez-de-chaussée, et où trouvent place un garage (31-33, avenue de la Terrasse), ou bien un atelier (26, boulevard de la Cascade).

Loin d'inspirer la morosité, cette construction économique s'égaye d'éléments de décor portés par les clôtures de ciment, les garde-corps de fonte moulée, les briques peintes, les charpentes découpées. Contrairement à la rare meulière – toujours visible – la brique s'habille d'enduits aux couleurs parfois vives, pouvant simuler un pan de bois. Les maisons qui sortent de l'ordinaire combinent plans et toitures complexes, meulière apparente, balustrades et ferronneries (38, avenue Albert-Sarraut). Le vrai luxe étant ici l'espace, la taille de la parcelle fonctionne comme un signe extérieur d'aisance où la jouissance d'un jardin d'agrément constitue un élément de distinction sociale. À ce titre, le jardin étagé dominant le parc de la maison 12, avenue de la Cascade, s'avère exceptionnel.

Dès lors, il pourrait sembler incongru d'aborder la question du style si quelques réalisations originales ne relevaient d'un geste architectural hors du commun. Le corpus réuni compte ainsi sa maison « basque » (12, rue de la Cascade) au toit asymétrique, au faux pan de bois et au véritable enduit coloré. Sa parcelle découpée dans le parc en utilise les dégagements pour une mise en perspective du bâti qu'accroît encore un jardin d'agrément composé d'un emboîtement de rampes gazonnées. Les maisons que dessine l'architecte communal Louis Aubert pour le lotissement du Val-Fleury (rue Pivert, 1926-1931) se réfèrent au répertoire formel – communément admis[229] – de l'architecture d'Île-de-France (pente des toits, tuiles plates, volumétrie générale, forme des baies...) tout en déployant habilement les ressources d'une plastique moderne (terrasses, balcons en courbe) ; il tire un parti habile du relief du site (étagements créant des perspectives, en écho à la composition d'ensemble). Bien que beaucoup plus modestes, les maisons 8-16, rue Pivert, 64-66, rue d'Estienne d'Orves et 91, avenue de la Cour de France, relèvent d'une même démarche, la force du site en moins. Le courant moderne n'est pas totalement absent de la construction juvisienne car l'architecte – encore méconnu – de la maison, 24, avenue Alexandre Dumas, en a retenu quelques éléments dont le toit terrasse et sa corniche en forte saillie semblent les traits les plus symptomatiques d'un classicisme structurel dont Tony Garnier a montré les ressources. L'allongement des baies inférieures, le retrait de l'entrée, la terrasse sur colonne, la travée saillante de la façade, la blancheur de l'enduit constituent autant de gages d'une modernité qui façonne l'architecture selon un jeu puissant des formes et des volumes avec la lumière.

Maison, 10, rue Wurtz : parement de carreaux de faïence aux murs de la cuisine, à décor de guirlandes de fleurs.

Maison 8, rue Pivert, construite par l'architecte Louis Aubert vers 1930 : l'architecte a profité de la forte déclivité de la parcelle pour y aménager un garage supportant une terrasse.

Maison, 91, avenue de la Cour de France, construite en retrait, au sein d'un jardin composé, et disposant d'un garage intégré.

Maison, 24, rue Alexandre-Dumas, construite durant les années trente dans le style « moderne ».

L'hôpital chirurgical de la Croix-Rouge, ou hôpital intercommunal de Juvisy : élévation de la façade antérieure.

Une politique urbaine d'équipement et d'aménagement

Le groupe scolaire du Centre devenu collège Ferdinand-Buisson : vue générale peu après sa construction en 1927. Carte postale (vers 1930), collection particulière.

L'explosion démographique qui transforme Juvisy et double en l'espace de 25 ans sa population (de 4 730 habitants en 1911 à 8 531 en 1936), s'accompagne d'une mutation sociologique ainsi que du basculement géographique de la commune. Alors qu'avant la guerre, l'essentiel du territoire bâti se tenait entre la Seine et la R.N.7, la plupart des nouveaux venus colonisent les terres d'un « far west » longtemps livré à la culture extensive. La mutation urbaine de Juvisy, passé en un quart de siècle du statut de gros bourg d'Île-de-France à celui de petite ville, suscite auprès des municipalités de l'entre-deux-guerres la prise de conscience de l'indispensable réévaluation des équipements communaux. Prenant la mesure des responsabilités urbanistiques qui incombent désormais aux pouvoirs publics, les élus concluent ainsi à une triple urgence : augmenter l'offre et la capacité des services existants, recentrer les services publics en fonction du déplacement du centre de gravité territorial, enfin, moderniser l'administration municipale pour répondre aux nouvelles conditions de vie résultant d'une urbanisation croissante.

L'école primaire de garçons dont la construction avait – nous l'avons vu – constitué le premier geste de la nouvelle municipalité républicaine, devenait insuffisante, malgré l'augmentation du nombre de classes. L'école de filles, greffée tant bien que mal aux bâtiments du château, souffrait d'une comparable congestion. Aussi le projet de construire un vaste groupe scolaire est-il approuvé dès le 31 décembre 1925 par la Direction de l'enseignement primaire[230]. Le nouvel établissement s'élèvera sur un terrain de 9 500 m², épargné par les premiers lotissements car en bordure du Mort-Rû en cours d'assèchement. Le groupe scolaire du Centre, conçu par l'architecte communal Louis Aubert, se compose de deux ailes, correspondant aux écoles de filles et de garçons, réunies par un pavillon logeant des services communs (cuisines, réfectoire, infirmerie). L'aile des garçons comprend dix classes, une salle de dessin et un local pour travaux manuels ; l'aile des filles compte onze classes, une salle de dessin et une salle pour l'enseignement ménager. À chaque extrémité, un pavillon abrite services administratifs et logements de fonction. L'édifice en moellons de meulière et brique se fond harmonieusement dans un environnement pavillonnaire du début du XXe siècle. Comme les maisons qui l'entourent, l'ensemble reçoit un sobre décor de briques de parement et de grès flammés.

Complétant l'enseignement scolaire, une salle de musique est alors édifiée à proximité de l'Orge pour l'apprentissage d'un instrument et la répétition de morceaux ; elle accueille jeunes et adultes, qu'ils pratiquent pour le plaisir ou se destinent à rejoindre les rangs de l'harmonie municipale.

L'ancienne école de garçons, libérée dès 1927 par l'ouverture du nouveau groupe scolaire, est transformée en 1938 par l'architecte L. Aubert en salle des fêtes[231]. À cette fin, il décloisonne l'édifice qui est doté d'une scène et de deux loges, et s'ouvre désormais largement sur l'espace postérieur ainsi que sur un bar. L'étage de soubassement est, dans la foulée, aménagé en garages municipaux pour accueillir et abriter les véhicules (de la voirie, des pompiers...) acquis par une municipalité convertie aux bienfaits de l'automobile.

Le marché volant, installé périodiquement sur l'esplanade de l'hôtel de ville, attire des chalands de Juvisy et des communes environnantes. Soucieux de l'agrandir,

Vue générale de la poste construite en 1937 dans un style « brique et béton-pierre » dicté par la proximité visuelle du château.

Détails constructifs de la poste : les parements de briquettes et de mignonettes, avec l'image en céramique de l'hirondelle emblème du service postal.

le conseil municipal adopte en 1934 le vaste projet proposé par le concessionnaire pressenti, Henri Charve[232] : celui-ci s'engage à faire construire à ses frais un marché couvert, clos d'un mur-bahut surmonté d'une grille. L'approbation préfectorale, acquise le 5 septembre 1934[233], permet de lancer le chantier. De part et d'autre d'une large allée centrale, treize nefs métalliques, couvertes de verrières à lanterneau, reposent parallèlement sur des supports de fonte et charpente de fer, recoupées par trois allées longitudinales. Longeant l'avenue de l'Hôtel de ville (actuellement d'Estienne d'Orves), l'ensemble s'étire entre l'Orge et l'avenue Victor-Hugo ; son existence ne durera qu'une décennie puisque, mis en service en novembre 1935, le marché sera détruit en 1944[234].

La modernité d'une commune passe aussi par l'efficacité des échanges postaux et par l'attention donnée aux nouvelles techniques de télécommunication. L'ancien bureau postal se trouvant près de la gare, une situation devenue presque marginale, la commune décide son transfert aux abords de l'hôtel de ville dans le cadre de

l'aménagement du centre. Le nouvel équipement doit intégrer divers services appelés à prendre de l'importance : un centre de tri postal, un bureau de la Caisse d'épargne, enfin, un standard téléphonique dont la modernité technique était – nous l'avons vu – directement héritée de l'aménagement des voies ferrées. La nouvelle poste offre ainsi l'avantage d'être plus accessible pour tous les habitants de la commune, plus vaste pour accueillir un public plus important, plus spacieuse pour un personnel plus nombreux, enfin, plus confortable, avec des logements de fonction à l'étage. Son implantation au débouché de la rue Pivert facilite l'accès des voitures postales venant de la gare, et leur liaison rapide avec le Plateau et la R.N.7. Un vaste espace à l'arrière du bâtiment reçoit les fourgons postaux qui peuvent y manœuvrer aisément ou y stationner. L'édifice doit à ses formes sages et traditionnelles de s'intégrer sans heurt dans le paysage du château. Son parti sobre et rationnel témoigne, de la part de l'architecte communal L. Aubert, d'un souci d'économie qu'habille élégamment un parement de briques et un soubassement de « mignonette ». Des éléments d'une ferronnerie soignée constituent la seule concession au décor. Brochant sur le nu du mur, une hirondelle de faïence polychrome y imprime discrètement la marque de l'administration postale.

Mais, de même que l'avènement de la IIIe République reste lié dans la mémoire patrimoniale à la construction des mairies de villages et à la multiplication des écoles primaires, de même, le tournant du XXe siècle se confond avec l'émergence d'une politique d'hygiène sociale[235] dont l'entre-deux-guerres récoltera les fruits. Sans doute, les efforts d'un patronat français en matière d'équipements sanitaires et sociaux au cours des dernières décennies du XIXe siècle ne doivent pas être sous-estimés, malgré leur timidité. Mais il faut attendre le contexte politique de la crise anti-cléricale pour que les républicains, soucieux de déposséder les congrégations religieuses[236] d'une charité nouvellement laïcisée, placent la gestion sanitaire à la croisée de la question religieuse (en terme de laïcité) et de la question sociale (intervention de l'État ou médecine libérale?)[237]. La loi d'avril 1884 attribue aux municipalités l'initiative et la responsabilité de l'équipement d'intérêt public : il leur revient donc d'élaborer et de mettre en place les premiers éléments d'une politique d'hygiène et de santé publique locale. L'urbanisation galopante du début du XXe siècle engendre à Juvisy, comme ailleurs, une situation critique en matière d'hygiène. Les lotissements qui s'éternisent dans un certain inachèvement – avec les problèmes d'adduction d'eau et d'évacuation que l'on sait –, l'extension permanente et la densification des habitations créent une insalubrité propice à la propagation d'infections épidémiques (typhoïde, choléra, variole). La promiscuité et le manque d'hygiène se révèlent les alliés objectifs des épidémies qui ravagent alors villes et banlieues. La Commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages[238] n'a de cesse de relever les risques de contamination que comporte, sur le Plateau de Juvisy, la trop grande proximité des puits avec les fosses d'évacuation des eaux usées. De même, le cimetière[239], implanté rue Petit entre 1865 et 1889 sur un plateau alors en culture, fait désormais peser une menace permanente d'infection sur les lotissements qui l'entourent. Son transfert ne devient possible qu'avec l'acquisition d'un terrain situé en limite d'agglomération, près de la ferme de Champagne. Le projet[240], confié à l'architecte hygiéniste Georges Roehrich, prévoit non seulement une composition paysagère des sections disposées en éventail, mais un traitement monumental de l'entrée qui isole et solennise le domaine des morts, tout en assurant un ensemble d'équipements, gages d'un efficace service funéraire public. La haute façade du cimetière abrite ainsi – outre une morgue et un logement pour le gardien – une salle d'attente, un lieu de recueillement pour les familles, et divers espaces plus techniques (comme l'ossuaire...). Le projet, adopté en plein conflit (1942), devra attendre la Reconstruction pour voir le jour.

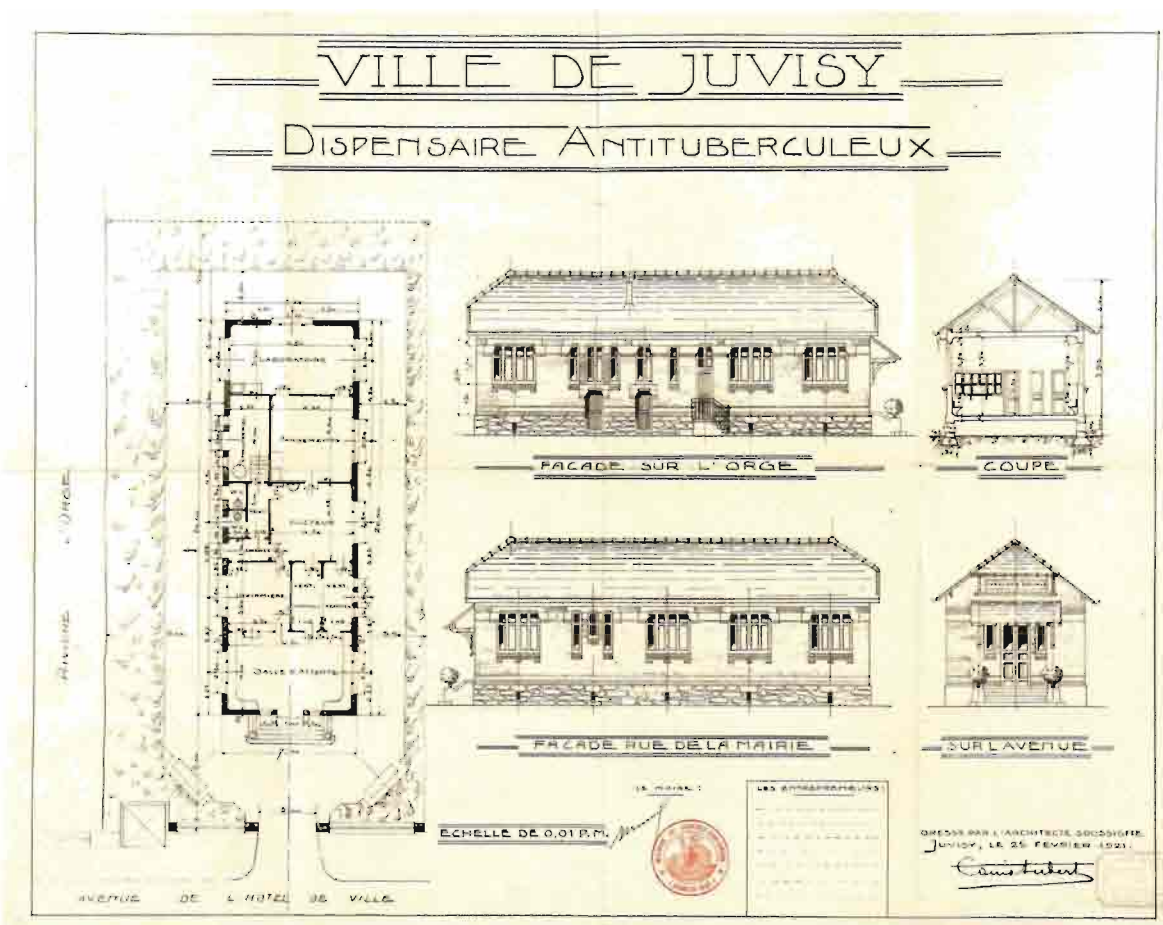
La plupart des maisons du Plateau ne disposaient pas de salle d'eau, comme la majorité des logements du vieux centre. L'établissement de bains ouvert rue du Lieutenant-Legourd doit alors être transféré car trop excentré. En marge de l'hôtel de ville et de l'ancienne école de filles, le terrain d'une dépendance est retenu, face au bureau de poste. Le nouvel établissement de bains-douches[241], dû à l'architecte L. Aubert, se compose d'un bâtiment en équerre auquel on accède sur l'angle traité en pan coupé. Les deux ailes s'articulent ainsi de part et d'autre du hall d'entrée : le logement du concierge d'un côté, le bâtiment des douches, de l'autre, l'ensemble encadrant une cour intérieure. Une dizaine de cabines se répartit de chaque côté d'une allée médiane menant au local de service, lui-même en relation avec le sous-sol qui abrite la chaufferie et une

buanderie. Le bâtiment construit pour moitié en pierre, pour moitié en béton, est couvert d'un toit terrasse dont un lanterneau vitré assure l'aération et l'éclairage zénithal. Les bains-douches seront détruits en même temps que l'hôtel de ville, en 1944.

À l'aube du XXe siècle et durant le premier tiers du siècle, la tuberculose progresse et perpétue ses ravages, profitant de toutes les formes de concentration humaine (agglomérations, usines, gares, triages, armée...) qu'elle transforme en autant de foyers de contagion. L'ampleur des pertes humaines (bien supérieure au nombre des victimes de la Grande Guerre), et la pratique d'une médecine préventive de masse expérimentée au sein de collectivités constituées (entreprises, casernes, écoles...) incitent alors les pouvoirs publics à faire voter – le 15 avril 1916 – une loi qui institue les dispensaires et favorise leur création dans le cadre d'initiatives particulières. L'instauration d'un Ministère de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociale en janvier 1920, créera les conditions de leur multiplication par la mise en œuvre d'une véritable politique d'hygiène sociale.

C'est dans ce contexte que la municipalité de Juvisy décide dès 1921 d'ouvrir un « dispensaire anti-tuberculeux ». L'établissement projeté par l'architecte L. Aubert consiste en un bâtiment en rez-de-chaussée implanté en bordure de l'Orge, encore en place[242]. Le rôle dévolu à cet équipement relève d'une activité de

Le dispensaire anti-tuberculeux construit en 1929 par l'architecte communal Louis Aubert : plan, coupe et élévations. AC Juvisy (3M2/32).



conseil en matière de prophylaxie, d'hygiène et de dépistage. Au-delà de cette mission éducative et de diagnostic, le dispensaire peut donner des soins, faciliter l'accès de malades contagieux à des établissements sanitaires et de convalescence (hôpital, sanatorium, hospice...) et mettre à la disposition du public des services de désinfection (du linge, de locaux) et d'hygiène (diététique ; consultation P.M.I.). La population visée est celle qui échappe aux mailles du réseau de la médecine libérale. Un service social se greffe sur le dispensaire : les « visiteuses » et les « surintendantes »[243] ont une double mission d'auxiliaire médicale – hygiène et prophylaxie – et d'assistance morale et matérielle. Le dispensaire de Juvisy est un modeste bâtiment, divisé en quatre salles qui composent autant de sections : un premier local assure l'accueil des consultants et fait office de salle d'attente, sous l'œil d'une infirmière chargée d'un diagnostic préalable. La visite se poursuit dans le cabinet médical qui communique avec une salle de pansement et d'opération pour des interventions bénignes. Enfin, un laboratoire permet d'effectuer des tests ou des analyses sommaires qui n'exigent pas d'équipements lourds. Le bâtiment de plan oblong, au soubassement de meulière et aux murs enduits, relèverait totalement, avec son toit à demi-croupe, du répertoire de l'architecture pavillonnaire s'il n'arborait au pignon de la façade l'inscription « Dispensaire anti-tuberculeux », au-dessus de l'entrée du public. Effleuré par les bombardements, le dispensaire a perduré jusqu'à ce jour, moyennant certaines transformations ultérieures.

Bien avant la loi de 1916, le Conseil municipal avait dès 1901 envisagé l'établissement d'un service hospitalier et sanitaire dans le nouvel hôtel de ville. Selon le maire Jean Argeliès[244], des accidents de toutes sortes – ferroviaires, du travail ou de la voie publique –, des maladies contagieuses et l'urgence des maternités justifiaient amplement l'ouverture d'un service d'assistance capable d'assurer les premiers soins, auquel pourrait s'ajouter un service chirurgical (doté d'une salle d'opération et d'une salle d'autopsie). Faute de subvention ministérielle, la municipalité dut surseoir à son projet jusqu'à l'ouverture du dispensaire. La Grande Guerre nécessita l'ouverture d'un hôpital militaire dans les murs du Collège Saint-Charles ; c'était un établissement de soins et de convalescence, aux mains de la Société de Secours aux Blessés militaires. À l'issue du conflit, la réouverture du Collège Saint-Charles amène la S.S.B.M. à s'installer dans un immeuble de la rue Camille-Flammarion qui, avec ses 21 lits, se révèle rapidement insuffisant. L'extension projetée en 1931 n'obtient pas la subvention escomptée du Conseil général[245], tandis que, dans le même temps, un Syndicat des communes du canton de Longjumeau se crée dans le but d'établir un hôpital public à Juvisy avec le concours du département[246] sur la propriété de Charaintru[247]. Mais l'hôpital de Juvisy, géré par un syndicat intercommunal et de statut privé (la Croix-Rouge), n'a ni la vocation ni même les moyens d'accueillir un centre de recherche et d'enseignement, et ne saurait se comparer à une cité hospitalière (comme celle de Lille, par exemple).

L'hôpital intercommunal conçu en 1932 par l'architecte Alphonse Defrasse[248] rompt avec l'architecture hospitalière antérieure, fidèle au système pavillonnaire hérité d'une médecine pastorienne qui isole les malades contagieux[249]. L'hôpital de Juvisy témoigne nettement d'une nouvelle approche qui revendique l'unité du geste médical, dans un cadre plus apte à fédérer des équipes polyvalentes intégrant tout le personnel soignant, quel que soit sa spécialité ou son grade. Cette approche se concrétise dans la formule américaine de l'hôpital-bloc[250] dont la façade monumentale est aspirée par la verticalité des axes de circulation et par la travée des gaines des fluides. À la différence du dispensaire qui accueille, conseille et encadre, l'hôpital se présente comme une machine à soigner et à guérir grâce au concours de trois domaines qui évoluent au cours du XXe siècle, la chirurgie, les méthodes de diagnostic et les traitements médicaux. Bénéficiant des réflexions d'architectes, comme Paul Nelson[251], Jean Walter[252] ou Urbain Cassan, qui voient de nouvelles possibilités constructives dans le programme de l'hôpital moderne, l'établissement de Juvisy présente un parti rationnel dont la composition générale traduit l'organisation fonctionnelle[253]. L'introduction de la mécanisation (ascenseurs et monte-charge pour les circulations verticales ; climatisation des locaux ; organisation centralisée de la fabrication et de la distribution des repas) autorise une nouvelle distribution spatiale en permettant la construction d'un édifice tout en hauteur. Cette nouvelle distribution spatiale revient à associer les fonctions scientifiques et médicales (laboratoire, consultations, traitements et chirurgie) aux niveaux

inférieurs et à réserver les étages supérieurs aux fonctions résidentielles (hospitalisations, maternité). Implanté sur le coteau, entre centre-ville et Plateau, en marge mais à proximité de la R.N.7, l'hôpital monobloc fait corps avec le relief marqué et les lignes horizontales d'un site de belvédère. La « contamination » du programme hospitalier par celui du sanatorium[254] – alors très présent dans la littérature médicale comme dans la presse architecturale de l'époque[255] – se manifeste à travers plusieurs traits : la façade antérieure, tournée vers le sud-est, est rythmée par les baies des chambres qui bénéficient d'une vue exceptionnelle, rejetant sur l'arrière – au nord – escaliers, ascenseurs et colonnes ; le couronnement d'un large toit-terrasse à gradins offre aux convalescents les avantages d'une cure de plein air et de soleil, aux effets bactéricides attendus. La fonction sanatoriale, a priori réservée à un établissement de campagne, s'introduit alors en milieu urbain pour inspirer le principe d'un hôpital-sanatorium de grande banlieue.
En marge des équipements communaux, les cheminots bénéficient aussi de services médicaux professionnels installés à proximité de toute importante concentration de personnel. En bordure des voies du triage (rue de Juvisy, à Athis-Mons)[256], la Compagnie d'Orléans ouvre ainsi un dispensaire dont les consultations dépassent le seul dépistage de la tuberculose, des maladies vénériennes ou des troubles de la vision. La consultation est obligatoire dans la procédure de recrutement ; au cours de la carrière, les examens et les tests de dépistage s'intéressent à toutes sortes de pathologies handicapantes, faisant appel à des disciplines diverses (carcinologie, gynécologie, orthopédie....). Les assistantes sociales qui y travaillent s'intéressent, à l'occasion, à la famille de l'agent auquel le dispensaire peut accorder soutien, soins et conseils (P.M.I., vaccinations...). Alors que la loi du 28 décembre 1927 autorisera explicitement les Sociétés de Secours mutuel à créer des sanatoriums, l'Union nationale des cheminots en faveur des victimes de la guerre[257] – organisation professionnelle défendant les intérêts des cheminots victimes de la Grande Guerre, toutes catégories et toutes compagnies confondues – ouvre dès 1921, dans le cadre de la lutte antituberculeuse et sous l'égide de l'œuvre dite « Le sanatorium des cheminots »[258], l'établissement de Ris-Orangis[259] (pour les hommes) et celui de Champrosay, à Draveil, aux portes de Juvisy (pour les femmes). Face aux progrès de la maladie, ces établissements connaîtront des extensions successives, en partie prises en charge par les réseaux. Cultiver l'esprit d'entreprise, réduire la durée des immobilisations et rendre les agents plus actifs relevait aussi d'une certaine politique de rationalisation.

L'hôpital chirurgical de la Croix-Rouge, ou hôpital intercommunal de Juvisy : vue générale du bâtiment construit en 1932 par l'architecte Alphonse Defrasse, démoli en 2007.

Église Notre-Dame-de-France : ensemble des peintures murales du chœur dues à l'atelier des frères Mauméjean, inspirées du thème du vœu de la France à la Vierge.

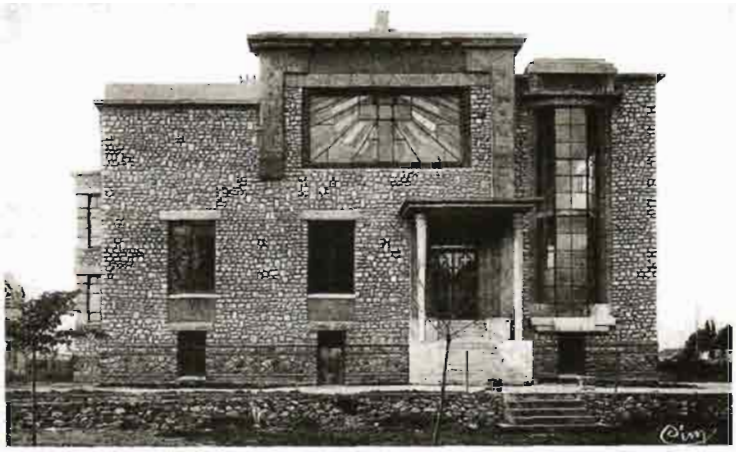
Paroisse de banlieue, terre de mission

Église Saint-Nicolas : l'édifice en cours de démolition. Photographie anonyme prise en 1937. Collection particulière.

Au cours du XXe siècle, le poids des « gueules noires » tend à s'accroître sur la scène locale, tandis qu'un certain radicalisme s'empare de la politique municipale, parfois teintée d'un zèle anti-religieux[261]. Ainsi, au début du siècle, la municipalité, dénonçant les arrangements précédents, contraint la paroisse à se bâtir un presbytère indépendant[262] ; il sera élevé en 1901-1903 en marge de l'église, sur les plans de l'architecte A. Thauront[263]. La loi de Séparation (1905) inspire aussi à plusieurs élus des tracasseries réglementaires dans son application : l'organisation par le curé d'une conférence spirituelle payante dans l'église en mai 1907 émeut certains conseillers municipaux qui alertent l'autorité préfectorale et provoquent l'intervention musclée du commissaire de police[264]. Dans le climat de tension des années trente, plus lourde de conséquences est la décision, prise à la suite du rapport de l'architecte communal L. Aubert[265], d'interdire l'exercice du culte dans l'église Saint-Nicolas pour cause de délabrement et d'insécurité. Les désordres constatés dans le bâtiment résultaient probablement des travaux d'extension opérés en 1927 par l'agence Perret. La démolition de l'édifice laisse néanmoins en place quelques éléments de cette opération, qui ont été réintégrés et se retrouvent – de façon marginale – dans l'église actuelle[266]. À la suite d'une contre-expertise menée par un architecte (Gabriel Simon) mandaté par l'évêché de Versailles, qui conclut à la viabilité de l'édifice[267], la situation se grippe car la loi, qui reconnaît au maire des pouvoirs de police – dont celui de fermer un bâtiment communal dangereux – lui refuse la faculté de désaffecter un édifice cultuel. Après des mois de polémiques, un accord est trouvé entre la municipalité et le curé, qui prévoit la démolition de l'ancienne église, la reconstruction d'une église nouvelle et la rectification de l'alignement par cession d'une partie du terrain par le curé[268]. La démolition de l'église médiévale est donc exécutée en mars 1937[269].

En attendant qu'une nouvelle église sorte de terre, le culte dominical a lieu dans la chapelle du collège Saint-Charles voisin, dont le vaste soubassement sert de sanctuaire provisoire. Car le collège privé, commencé en 1913, inaugure à la rentrée scolaire de 1935 une chapelle conçue par les architectes Barbier-Bouvet, père et fils[270], capable d'accueillir les 244 élèves dans sa vaste nef terminée par une abside à pans coupés, cantonnée d'un clocher.

Parallèlement, la colonisation du plateau inquiète le clergé juvisien soucieux d'assurer une présence religieuse au sein de lotissements qui se multiplient. Un mouvement d'esprit missionnaire souffle alors sur l'Église qui refuse la déchristianisation consécutive à l'explosion démographique de la banlieue. À la suite d'appels lancés par diverses personnalités[271] et par le clergé local, l'Église prend conscience des carences pastorales de la banlieue où elle discerne une urgence missionnaire. À côté des chapelles qu'elle y multiplie alors, le diocèse n'hésite pas à répondre aux populations déshéritées des lotissements en y créant des crèches, des dispensaires, des écoles, des patronages, entourant chaque église d'un véritable complexe paroissial. En 1928,



Couvent de dominicains (devenu groupe scolaire Jean-Jaurès), 5, rue Petit : façade d'origine du bâtiment initial. Carte postale (vers 1930). Collection particulière.

Couvent de dominicains (devenu groupe scolaire Jean-Jaurès), 5, rue Petit : le hall central du bâtiment initial, état actuel.

une mission dominicaine s'implante sur le Plateau, sur un terrain offert par le marquis de Grammont[271]. Alternant vie contemplative et communautaire, recherche intellectuelle et démarche pastorale, ces religieux commandent à l'architecte Louis Brachet[272] un couvent qui sera aussi le siège de leurs publications. Fondées à Juvisy à la demande du pape Pie XI, les toutes jeunes *Éditions du Cerf* se feront connaître par des revues comme *Sept*[271], *La vie spirituelle, ou La vie religieuse,* avant d'évoluer après-guerre vers la publication d'ouvrages de collection. Le couvent des dominicains, élevé grâce à la générosité des fidèles[274], offre l'aspect d'une robuste bâtisse, de plan massé, dont le parti interne reconstitue le « dispositif et l'atmosphère du carré claustral » (M.D. Chenu)[275]. En effet, un vaste hall, montant de fond en comble, éclairé par une verrière zénithale, forme une sorte de foyer central autour duquel s'organisent et se distribuent les espaces intérieurs, communs au rez-de-chaussée, privatifs à l'étage. Autant l'atrium/agora du rez-de-chaussée bruit de mouvements, de rencontres et d'activités (une presse rappelle aujourd'hui l'activité de « labeur »), autant l'étage, distribué par une galerie suspendue, préserve la paix et le silence d'une retraite spirituelle. Derrière un parement de moellons calcaires, l'édifice dissimule une structure de béton qui autorise l'audace d'un porte-à-faux (escalier et galerie intérieurs) ou l'ouverture de larges baies, dont l'une fut jadis fermée d'un vitrail. La rigoureuse économie spatiale de ce parti se trouve adoucie par la présence de matériaux traités de façon artisanale (la ferronnerie martelée des portes doubles) ou choisis avec soin, comme le pavage du hall, de grès cérame polychrome.

La chapelle Saint-Dominique, 32, rue Paul-Doumer : façade sur la rue, état actuel.

En bordure de la rue Paul-Doumer, l'évêché fait bâtir la chapelle Saint-Dominique, bénie le 24 août 1930[276], qui présente l'extrême dépouillement d'un sanctuaire monastique, avec sa seule nef prolongée d'un chœur à chevet plat, capable d'accueillir 500 fidèles. L'emploi de matériaux modestes (meulière et brique) et l'absence de décor l'apparentent au paysage pavillonnaire environnant, dont n'émerge que le clocher. Lors de leur départ de Juvisy, en 1937, les dominicains cèdent leurs locaux à la municipalité, tandis que la chapelle devient une succursale de la paroisse.

Dans le vieux bourg, la démolition programmée de l'église – dont la décision s'impose dès juin 1936[277] – appelle une reconstruction rapide[278]; le modèle de l'église parisienne du Saint-Esprit, dont Paul Tournon[279] a achevé la construction deux ans plus tôt, apparaît au curé de Juvisy comme un exemple de réussite architecturale et une source d'inspiration. En quête d'un architecte susceptible de lui bâtir un sanctuaire clair, convivial, dégagé de tout pilier, favorisant la mise en œuvre de la réforme liturgique naissante[280], le curé retient Paul Lambert[281], un jeune architecte tout juste diplômé[282], qui accepte le principe d'un plan centré, aux références « romano-byzantines » avouées[283]. En novembre 1936, le premier projet est soumis à l'approbation du Conseil municipal[284]. Après avoir, dans un premier temps, envisagé de conserver le vieux clocher en lui accolant une église « néo-romane », le parti définitivement retenu se compose d'une travée cubique, couverte d'une coupole sur pendentifs, entourée de vaisseaux latéraux à colonnades et

Église Notre-Dame-de-France : dessin du projet signé Ch. Vuagnaux. Carte postale (vers 1937), AD Essonne (28Fi fond Bray n°160).

d'une abside à pans coupés. La structure portante de l'édifice en béton armé est coiffée d'une voûte, également de béton armé, tandis que le remplissage des murs extérieurs se compose de briques rouges appareillées. La coupole, haute de 22 mètres, est percée de 32 baies pénétrantes. La pose de la première pierre, le 27 juin 1937, inaugure une ère de difficultés de trésorerie car le financement du chantier repose entièrement sur la générosité des fidèles, alors que le pays traverse une grave crise économique. Un

Église Notre-Dame-de-France : la nef centrale et le chœur vus à travers la galerie périphérique.

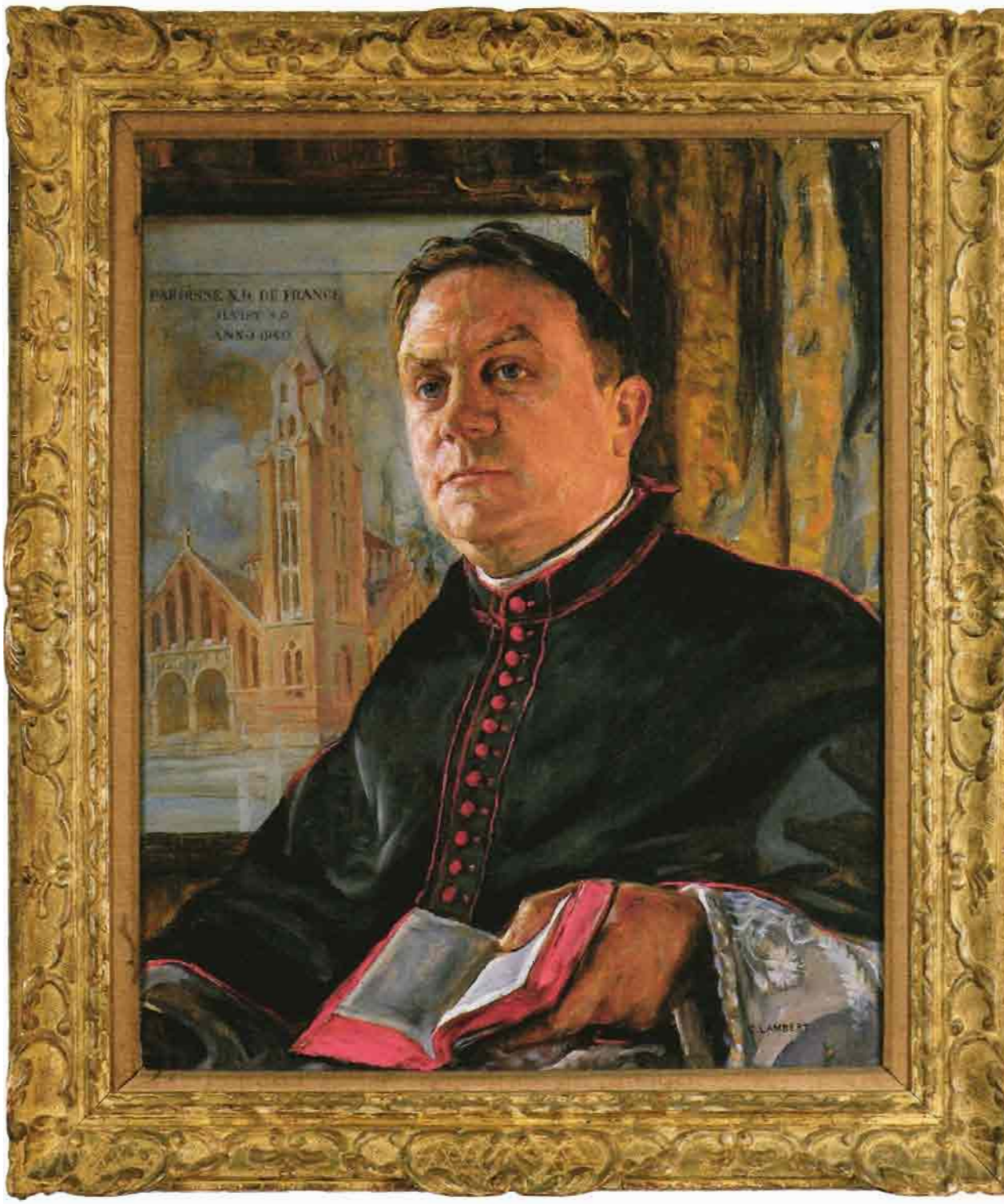
Église Notre-Dame-de-France : vue générale extérieure prise du côté du chevet.

jeune jésuite, le père Lhande, qui – nous l'avons vu – s'est fait connaître par ses chroniques sur l'apostolat en banlieue et sur les curés bâtisseurs, est venu soutenir le curé-doyen Baudet dont il relatait déjà, dans ses écrits, l'œuvre antérieure de bâtisseur, à Montfermeil[285]. Les travaux sont confiés à l'entreprise locale de Marcel Rivallier qui, alors sans grand travail, a réalisé quelques années plus tôt nombre de pavillons. Durant tout le chantier, le financement de l'église demeure problématique : l'emprunt lancé auprès des Juvisiens rapporte insuffisamment, ainsi que les nombreuses vignettes vendues à la sortie des messes[286]. Faute de ressources, le chantier s'interrompt même en février 1938 ; mais il reprend quelques semaines plus tard, grâce à un élan de générosité inattendu, pour ne plus s'arrêter jusqu'à la bénédiction du 2 octobre de cette année. La cérémonie a lieu dans une église nue, brute de décoffrage et dépourvue de clocher. L'inauguration coïncide avec le 300e anniversaire de la consécration de la France à Marie par Louis XIII en 1638[287] : l'église de Juvisy reçoit alors le vocable de Notre-Dame-de-France, qui constituera la principale source d'inspiration du décor à venir.

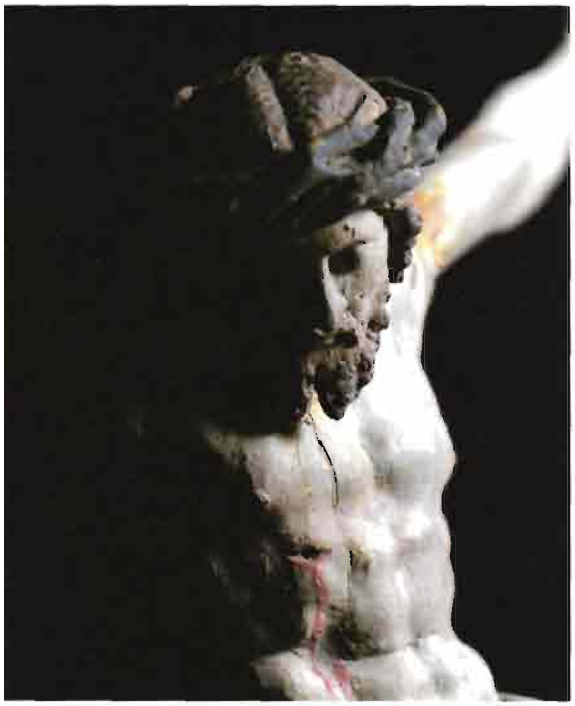
Église Notre-Dame-de-France : peintures murales du chœur, panneau représentant sainte Jeanne d'Arc, saint Louis et saint Martin.

Portrait du curé-doyen Émile Baudet devant sa nouvelle église, peint par Camille Lambert vers 1940. Collection particulière.

La médaille gravée par le sculpteur Georges Guiraud en 1939[288] en souvenir de l'inauguration, servira de modèle à la statue monumentale que le curé veut installer au fond du chœur : elle figure Notre-Dame-de-France qui, de son manteau royal, protège la France (sous l'aspect du coq gaulois), coiffée d'une couronne à fleurons. Elle tient dans sa main droite un sceptre fleurdelysé, tandis que, sur son bras gauche, l'enfant Jésus bénit. La statue – qui ne dépassa jamais le stade intermédiaire de la version en plâtre – se détache d'un décor de fond constitué par l'une des verrières de l'atelier Mauméjean[289]. Malgré la guerre, le décor du chœur – verrières, mosaïques et peintures – est réalisé entre 1941 et 1942 par cette entreprise polyvalente. Sur le cul-de-four, figurent les quinze mystères du rosaire (Visitation, Annonciation...) autour d'une France ponctuée de sanctuaires mariaux[290], et survolée par la colombe du Saint-Esprit[291]. Entre les baies, sur les murs de l'abside, archanges, saintes, saints et bienheureux[292] composent une cour royale à la Vierge, dont ils ont promu la dévotion. Au cul-de-four comme sur les murs, les peintures murales sont soulignées de traits mosaïqués, assurant au décor une présence et un relief lisibles de jour comme de nuit. Les verrières du chœur – de facture traditionnelle – figurent les armes des principales villes mariales en rapport avec le vœu de Louis XIII. Soufflés par le bombardement du 18 avril 1944, les vitraux seront refaits à l'identique[293] et complétés par deux lancettes latérales évoquant les destructions de la guerre et la reconstruction rapide.


PARROISSE N.D. DE FRANCE
ANNO 1960
G. LAMBERT

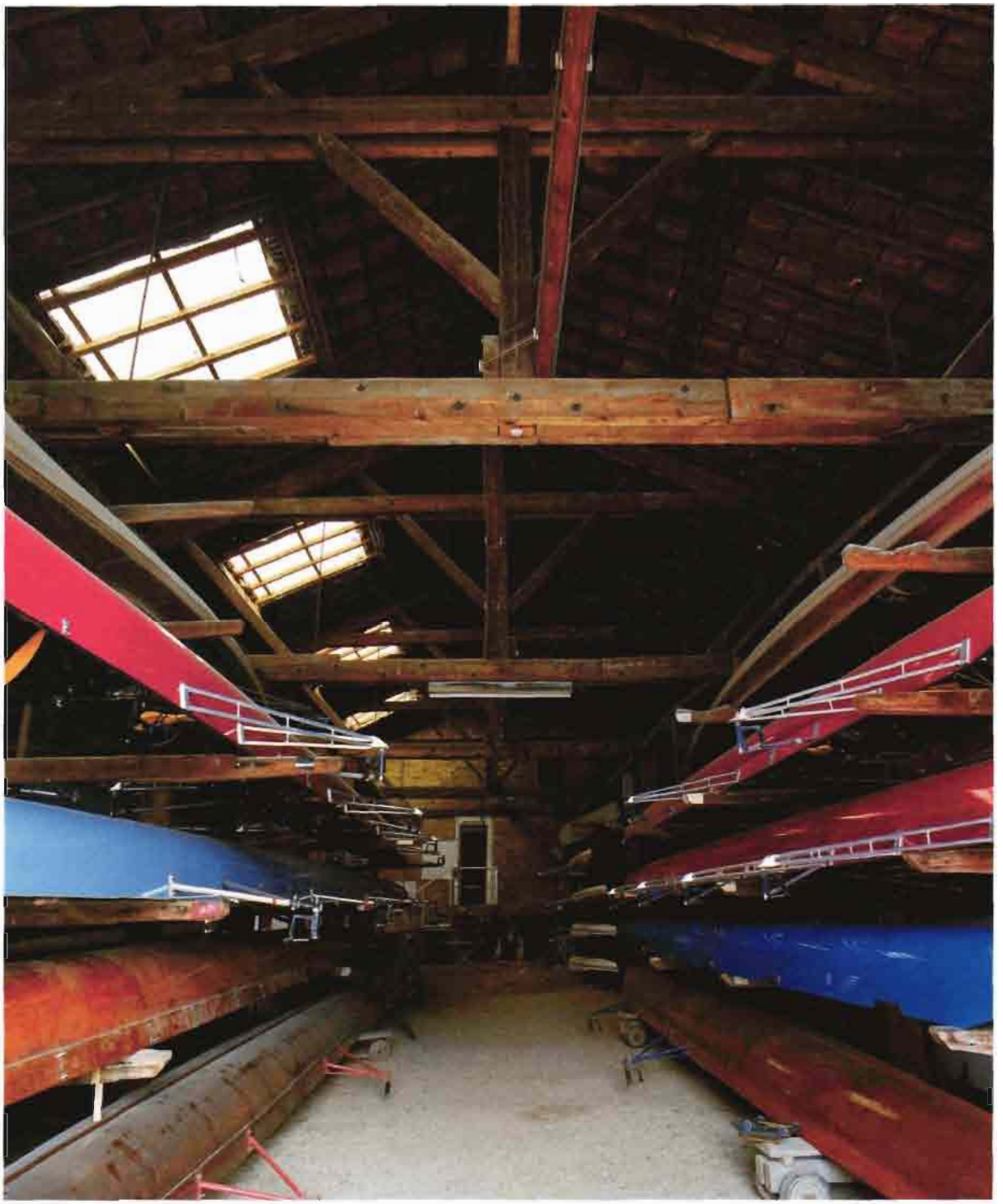
Faute de ressources, l'ameublement doit attendre. Mais quelques éléments, sauvés de l'ancienne église, sont réinstallés : l'« autel des moines », hérité de Saint-Nicolas, est remonté dans la chapelle du Saint-Sacrement. L'ancienne cuve baptismale[294], réalisée dans l'esprit de celles du XVIIe siècle, est replacée dans la chapelle des fonts baptismaux. Un Christ en croix, de la première moitié du XVIIe siècle, en bois peint, provient, sans doute, d'un atelier espagnol, selon un itinéraire encore à déterminer[295].



Christ en croix : profil du buste.

Christ en croix : le périzonium.

Christ en croix, bois sculpté polychrome, 1ère moitié XVIIe siècle : vue d'ensemble. Collection particulière.



Société nautique de la Haute Seine, à Draveil : vue intérieure du hangar à bateaux de 1922.

Culture, sport et loisirs

L'Étoile sportive de Juvisy-Viry (E.S.J.V.) : enseigne murale du bistrot qui, le long de la R.N.7, à Viry-Châtillon, a – un temps – servi de siège aux membres du club. Elle a récemment disparu lors d'un ravalement.

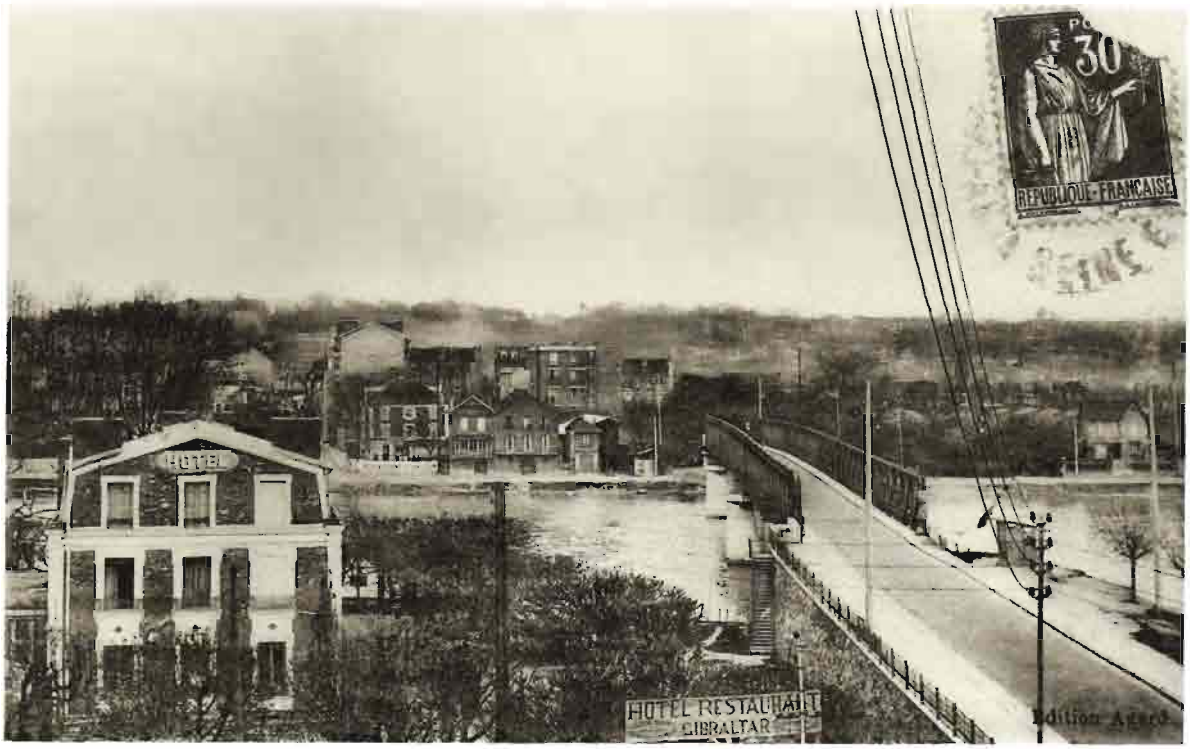
On aurait pu imaginer que, pour le décor de son église, le curé de Juvisy sollicite Camille Lambert, artiste local reconnu, qui avait fait son portrait en curé-bâtisseur[296]. Belge d'origine, l'homme qui s'est installé à Juvisy en 1919[297], a en effet – lorsque s'achève l'église de Juvisy – déjà orné de peintures les murs de l'ancienne église du Val d'Athis (1938)[298]. Bien qu'aujourd'hui un peu oublié, Camille Lambert s'emploie, durant l'entre-deux-guerres, à relancer les cours de dessin de l'ancienne école municipale dans le cadre du groupe scolaire Ferdinand-Buisson, tout en dispensant aussi un enseignement artistique au collège Saint-Charles. Camille Lambert a installé son atelier dans une maison bâtie sur les pentes de l'ancien parc, au sein d'une vaste parcelle arborée, qui donne sur l'avenue Gounod par un portail flanqué d'une maisonnette de gardien. C'est une petite maison à soubassement et étage de comble, aux murs de meulière, qu'il augmente d'un large espace vitré destiné à son atelier. Il y poursuit son œuvre, en marge des écoles et des mouvements de la première moitié du XXe siècle. Sa peinture, figurative, aux teintes vives et chaleureuses, s'inscrit à mi-chemin des courants post-impressionnistes, symbolistes et naturalistes ; il y témoigne d'un goût marqué pour la nature, pour une certaine intimité, dans la quête d'une harmonie intérieure. L'enracinement de son inspiration dans son environnement proche (bords de Seine, sous-bois, vergers et cultures…) témoigne d'une forme d'engagement en faveur d'un cadre préservé qu'il partage avec les citadins nombreux à fréquenter, chaque fin de semaine, les bords de Seine.

En effet, l'essor du trafic fluvial et des industries riveraines n'entrave guère le développement d'un tourisme de fin de semaine encouragé par la proximité de la gare et par la politique tarifaire des compagnies ferroviaires. Mais les bords de Seine n'attirent pas seulement amateurs de promenades en barque et pêcheurs du dimanche. Le charme agreste du cadre et sa situation à l'écart de la ville – Juvisy ou Draveil – en font pour les habitants du secteur, un espace propice aux loisirs de toutes sortes. À côté des auberges qui servent fritures et vins surets aux touristes, se multiplient, le soir tombé, les bals de canotiers, les musettes et les dancings[299]. Les « musettes » comme « La petite vitesse » de Juvisy, attirent plutôt un public populaire qui danse surtout des valses au son de l'accordéon. Rassemblant une clientèle locale – d'ouvriers et de cheminots – ces établissements modestes, aujourd'hui disparus, contribuent aux loisirs d'une cité industrielle et urbaine. La clientèle plus aisée se retrouve alors dans les *Salons Baudon*, en bord de Seine à Juvisy, ou au *Gibraltar* à Draveil, qui reçoit les ingénieurs du chemin de fer ou les habitants des pavillons de Draveil ou de Juvisy. *Le Gibraltar* est un

gros pavillon de meulière d'un étage carré avec étage de comble et toit brisé, qui doit l'essentiel de son succès à sa situation au débouché du pont, et à ses terrasses, pergolas et pistes de danse *au bord de l'eau*[300]. Parallèlement, le cinéma rencontre un succès populaire croissant : « l'Éden » construit vers 1927 pour distribuer aux habitants de l'agglomération les nouveaux films parlants, dresse sur la R.N.7 sa blanche façade « viennoise », au volume évidé ; deux autres salles obscures ouvrent à Juvisy, l'une au centre ville, l'autre – *le Lido* – côté Seine.

La singularité du site de Juvisy se distingue aussi par son aptitude à offrir aux pratiques sportives des conditions de développement particulièrement favorables. Nous l'avons vu précédemment, la Fédération parisienne d'aviron avait choisi le bassin de Juvisy comme lieu de compétitions, pour son nœud ferroviaire important, et pour les dimensions de son bassin propice au bon déroulement des épreuves. La multiplication des régates, à l'initiative de la Société nautique de la Haute Seine, qui attirent fervents de l'aviron et rameurs parisiens, rend bientôt insuffisantes les installations d'avant-guerre. En 1922, la S.C.I. de la Haute Seine fait construire le grand hangar, – le garage actuel –, qu'elle loue à la S.N.H.S. C'est un bâtiment d'un seul niveau, de plain pied avec la grève, à pan de bois ; la brique des murs et la tuile de la couverture proviennent de l'entreprise Gilardoni dont l'usine se trouve aux Tarterets à Corbeil.

Si la S.N.H.S. assure aussi à la jeunesse des communes riveraines l'initiation indispensable à la formation et à la sélection de ses futurs champions, la pratique sportive des adultes se porte également sur la bicyclette[301] ou le football, alors en pleine expansion. Alors que la « Pédale sportive », créée en 1930, recrute un large public populaire, adepte d'un cyclisme de plein air qui profite largement d'un environnement favorable (quais de Seine, R.N. 7), la naissance de « l'Étoile sportive de Juvisy-Viry »[302] en 1920 traduit l'investissement chemi-



Hôtel-restaurant « Le Gibraltar ». Carte postale (vers 1920). AD Essonne.

Société nautique de la Haute Seine : vue générale des installations.

not dans le cyclisme et l'organisation de clubs de football près des gares de triage[303]. L'exiguïté du territoire de Juvisy, et le relief qui l'affecte, ne permettant pas d'y établir les installations nécessaires, la commune louera jusqu'aux années soixante à Viry-Châtillon un terrain pour accueillir l'entraînement et les rencontres de son équipe. Pour les jeunes des lotissements, le football reste longtemps un loisir qu'ils pratiquent sur un terrain non construit, à proximité du bistrot qui, aux confins des deux communes, sert de siège du club, de point de ralliement et de lieu de sociabilité[304]. Son enseigne murale, tournée vers la R.N. 7, aura, plusieurs décennies durant, proclamé l'existence de l'E.S.J.V. aux regards des automobilistes, avant de disparaître à l'occasion d'un récent ravalement.

RECONSTRUIRE ET MODERNISER
1944-2000

Maison, 2, avenue Thiers.

Le triage au lendemain du bombardement du 18 avril 1944. Photographie Chevojon. AD Essonne (841W63-65).

Maisons du lotissement du parc du château après les bombardements. Photographie Agence Fama.AD Essonne (2Fi453-470).

La Reconstruction, 1944-1960
Les désastres de la guerre

Bien que classé « secteur menacé » en 1943 par le secrétariat d'État à l'Intérieur, le secteur du triage de Juvisy/Athis demeure tranquille jusqu'au printemps 1944 ; seul, le pont sur la Seine subira des dommages en 1940[1]. Lorsque, dans la perspective du débarquement de Normandie, les Alliés veulent interdire aux unités de la Werhmacht basées dans le nord du pays tout mouvement vers l'ouest par le réseau de Grande Ceinture, le nœud ferroviaire de Juvisy devient un enjeu primordial, désigné comme cible aux bombardements aériens[2]. Ceux-ci ont lieu dans la nuit du 18 au 19 avril 1944, puis les 24, 27 et 29 mai suivants, du 2 au 25 juin, enfin, les 3 et 12 août. Le premier raid s'impose d'emblée comme le plus meurtrier et le plus destructeur, les suivants se concentrant sur des cibles plus limitées.

Le bilan est très lourd, tant à Juvisy qu'à Athis-Mons. Juvisy déplore 145 morts ou disparus, 235 blessés, 1050 sinistrés[3]. Les dégâts matériels sont impressionnants. Le triage est anéanti : sont ainsi détruits les halles de transbordement, le dépôt, l'entretien, les deux sauts-de-mouton de la Grande Ceinture enjambant les quatre voies principales (du P.O. et du P.L.M.), 43 km de voies, 132 appareils, 8 postes d'enclenchement (ou d'aiguillage), les installations de signalisation, d'éclairage, de force motrice, 64 km de lignes électriques, les canalisations d'eau... Ne sortent indemnes de l'épreuve que la gare voyageurs et le pont routier enjambant les voies. Parmi les installations civiles, les pertes sont tout aussi importantes. Le centre-ville est largement dévasté : disparaissent alors le château/mairie (ruiné), l'école primaire de filles et l'école maternelle, la justice de paix, les bains-douches, le collège Saint-Charles, le marché couvert, le lavoir, la salle des fêtes et la salle de musique. La poste, le dispensaire, l'hôpital, le groupe scolaire Ferdinand-Buisson, l'église Notre-Dame (légèrement touchée) et le pont sur la Seine apparaissent plus ou moins meurtris.

Le bilan est aussi dramatique pour les constructions privées : 241 maisons ou immeubles sont détruits, 306 sont plus ou moins endommagés, ainsi que plusieurs entrepôts, ateliers et entreprises ; la marbrerie Chantriaux est gravement atteinte. Parmi les entreprises de plus de cinquante ouvriers présentant un intérêt stratégique pour l'occupant, la Société des pétroles Jupiler (essence, gas-oil, huiles et combustibles divers), et la Société Ferbéton (éléments de construction préfabriqués) sont touchées. En bref, c'est une bonne partie du territoire de Juvisy qui

Encart publicitaire paru dans « Le Républicain » du 12 octobre 1945, en faveur de l'effort de Reconstruction. AD Essonne (JAL 7/1).

a disparu ou qui en ressort défigurée, dont le récent centre-ville, symbole de l'identité communale. Bien plus que des bâtiments, c'est toute une communauté qu'il faut ranimer ; c'est à une cité sinistrée que les architectes et urbanistes de la Reconstruction devront remodeler un visage et insuffler une vie nouvelle[4].

Face à l'ampleur des destructions causées par la libération du territoire, le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M.R.U.)[5] est créé par l'ordonnance du 16 novembre 1944, avec pour mission de relever les régions en ruines et de reconstruire l'ensemble du pays. Sur ce point, un malentendu s'établit d'emblée dont le trouble affectera profondément sa brève histoire : alors que Raoul Dautry est nommé à la tête de ce ministère par un général de Gaulle avant tout préoccupé du relèvement des ruines immobilières, le nouveau ministre s'estime chargé d'une mission de planification urbaine et d'aménagement du territoire[6]. Réaffirmant la prééminence de l'État en la matière, le Gouvernement provisoire établit l'ordre de priorité qui place la reconstitution des infrastructures et celle de l'appareil productif au premier rang de celles-ci. Les trois départements du M.R.U. (Travaux ; Dommages de guerre, Urbanisme ; Habitation et construction) traduisent un ordre officiel de priorité qui présidera aussi à la reconstruction de Juvisy : d'abord, le triage, le réseau routier, le port et le pont sur la Seine ; ensuite les entreprises locales ; puis l'évaluation des dommages de guerre et l'élaboration d'un plan d'urbanisme ; enfin, la reconstruction de la ville, la reconstitution de sa voirie, de ses équipements et de ses habitations.

La gare de Juvisy au lendemain de la reconstruction et de la réorganisation des infrastructures. Carte postale (vers 1950), collection Maison de Banlieue et de l'Architecture.

La réorganisation et la reconstruction des infrastructures

Avant même la reconstruction des entreprises artisanales et industrielles, la reconstitution des réseaux ferroviaires et routiers s'impose comme une priorité nationale, conditionnant le succès de toutes les autres opérations.

L'importance des destructions subies ainsi que les problèmes posés par l'organisation du triage d'avant 1939 – sources d'improductivité, de pertes financières et d'allongement des délais de transit – vont fournir à la toute jeune Société nationale des chemins de fer français l'opportunité de réorganiser le triage de Juvisy en modernisant l'outil de travail et en jouant de la complémentarité des réseaux[7]. Cette modernisation s'inscrit alors dans un plan d'ensemble de reconstruction ferroviaire que favorise la récente nationalisation ; il vise à comprimer les coûts, diminuer les risques d'avarie et réduire la durée des opérations. Dans ce cadre, la S.N.C.F. substitue aux anciennes Petite Vitesse et Grande Vitesse deux nouveaux régimes, le « Régime ordinaire » (R.O.), et le « Régime accéléré » (R.A.). Au lieu d'équiper chaque réseau de ces deux types d'installation, on préféra une solution plus économe : un seul triage de chaque régime, partagé par les deux réseaux P.O. et P.L.M. Tandis que le triage R.O. est affecté à Villeneuve-Saint-Georges, le triage de Juvisy – autrefois de Petite Vitesse – devient triage R.A., changeant totalement de fonction. La S.N.C.F. construit donc à Juvisy un grand triage affecté aux trains du trafic accéléré, de sens pair, c'est-à-dire formés depuis le Sud-Est de la France, le Sud-Ouest et une partie de l'Ouest, en direction du Nord-Ouest, du Nord et de l'Est via les gares parisiennes correspondantes, ainsi que vers l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. La nouvelle fonction du triage affecte ainsi le sens du trafic et la nature des marchandises triées qui relèvent essentiellement de denrées alimentaires de faible durée de conservation.

L'efficacité accrue du nouveau triage repose surtout sur la mise en œuvre d'un seul faisceau qui permet de limiter les manipulations. Le schéma général du triage, achevé en 1950, qui couvre une superficie de 300 000 m² et s'étend sur une longueur de 31,500 km, se décompose ainsi : un faisceau de réception est installé au Nord (vers Athis-Mons) et reçoit tous les trains, quelle que soit leur provenance, les convois en attente inclus. La longueur des voies varie de 580 à 630 mètres. Un faisceau de triage de 29 voies est équipé de freins de voies et d'un poste de triage automatique. Le principe du triage par gravité est conservé, mais un équipement moderne permet, à partir d'une butte unique, un débit considérable. Un poste automatique assure le tri des wagons, autorisant une cadence de débranchement très rapide. Bénéfice de la nationalisation de 1937, l'organisation centralisée de la S.N.C.F. permet, en outre, de mieux coordonner les activités des différents réseaux, en liaison permanente avec les postes centraux de tous les réseaux ainsi qu'avec les autres triages. Cette organisation, certes coûteuse, s'avère vite rentable par la simplification des opérations de tri et l'augmentation du rendement tant du personnel que des machines de manœuvre. Bientôt le triage de Juvisy, comme celui de Villeneuve-Saint-Georges, draine l'ensemble du trafic national, voire celui de pays limitrophes. Les chiffres sont éloquents : le trafic annuel trié à Juvisy passe ainsi de 366 000 wagons en 1948 à 466 000 dès 1950, jusqu'à 610 000 en 1959.

L'ampleur des travaux nécessaires à un tel équipement est également impressionnante : la réalisation du nouveau triage exige l'exécution de 200 000 m³ de terrassement, l'édification de six ouvrages représentant 560 m de galeries couvertes ; de 2300 m de murs de soutènement, l'allongement de deux passages supérieurs et le remplacement et l'allongement de trois passages inférieurs métalliques. Commencée dans l'été 1944, la reconstruction du triage est large-

Le nouveau centre médico-social des cheminots en marge de la gare de Juvisy.

ment avancée en juillet 1946, et véritablement achevée en 1950. L'équipement du nouveau triage se compose désormais d'un poste de commandement qui reçoit chaque jour le nombre et la composition des trains devant transiter par Juvisy afin d'établir un ordre de marche des trains à recomposer et l'organisation des échanges ; un poste de débranchement automatique qui associe « poste à billes » (pour l'aiguillage des wagons) et poste d'enrayage, pour leur freinage. Des liaisons permettent d'établir des transmissions entre les différents postes afin de coordonner les manœuvres.

Les locaux construits à cette occasion sont de trois types : un bâtiment qui abrite le chef de gare principal, le secrétariat et les services généraux, implanté près de la gare voyageurs ; à proximité de chaque chantier se trouve un bâtiment de direction et des locaux pour les agents de manœuvre ; enfin, on trouve des locaux pour le personnel du triage, avec vestiaires, réfectoire, corps de garde, abris à bicyclettes...Ce sont des constructions discrètes, en rez-de-chaussée pour le personnel, d'un étage pour le chef de gare, aux murs de meulière et aux toits à longs pans et croupes qui se fondent aisément dans le paysage. Seuls les postes de débranchement des triages présentent une maçonnerie enduite, dont les larges baies facilitent la surveillance des opérations. Le dispensaire, rebâti en lieu et place du précédent, forme un bâtiment en équerre dont une aile abrite des cabinets médicaux tandis que l'autre est réservée au service social du personnel. L'édifice, d'un étage, se tient à proximité immédiate des voies, au milieu du parking des cheminots. De puissants projecteurs, montés sur de hauts pylônes, assurent un éclairage de toutes les parties du triage, nécessaire à son importante activité nocturne.

Comme les réseaux ferroviaires, l'infrastructure routière représentait un enjeu primordial pour le redressement du pays. Si la R.N.7 dans la traversée de Juvisy n'eut pas trop à souffrir des bombardements, le franchissement de la Seine s'en trouva durablement compromis par la destruction d'une travée du pont métallique. Après l'établissement, dans l'immédiat après-guerre, d'une estacade de bois permettant de conserver un passage piétonnier, puis la construction

d'un échafaudage rétablissant le trafic automobile, le Conseil général de Seine-et-Oise émet dès 1951 le vœu que le service des Ponts et Chaussées étudie la reconstruction d'un pont entre Juvisy et Draveil[8]. Alors que se succèdent projets et remaniements concernant l'emplacement exact du nouvel ouvrage et son parti qui, à la demande du Service de la navigation de la Seine, doit passer de quatre piles à deux piles en rivière, l'ingénieur d'arrondissement – M. Lachaize – s'oriente vers la solution de la pré-contrainte avec parties droites préfabriquées et discontinues[9].
Les piles qui ont l'apparence de piliers en fourche, traduisent en fait le montage structurel de l'ouvrage : chaque travée fonctionne comme un portique dont les appuis en position oblique travaillent deux par deux, s'allient et s'insèrent dans un même socle[10].
La finalisation de l'étude est confiée à un bureau d'études spécialisé dans la pré-contrainte dont la sélection est soumise à une procédure d'appel d'offre. Au terme du processus, la STUP et l'entreprise Campenon-Bernard remportent le marché et construisent un pont constitué de voussoirs pré-fabriqués, puis assemblés selon un système de pré-contrainte par post-tension[11].
L'ouvrage est achevé à la fin de l'année 1968.

Le pont de la Division Leclerc reconstruit en 1968 par l'entreprise Campenon-Bernard sur les plans de l'ingénieur Lachaize.

Percée axiale du parc du château mise en valeur par le Plan de Reconstruction et d'Aménagement de Juvisy.

La reconstitution des structures de production

Dans le cadre de la reconstitution des forces productives du pays, les secteurs artisanal, industriel et commercial reçoivent également une aide prioritaire. L'indemnisation des sinistrés et la reconstruction de l'outil de production s'opèrent de manière variable selon la gravité des dommages, suivant les contraintes du plan d'urbanisme, en fonction aussi de l'attitude des chefs d'entreprise. Certaines affaires, peu endommagées, bénéficient de réparations rapides et peuvent assez vite reprendre leurs activités. Ainsi les établissements « Drouard frères », qui se sont spécialisés, sous la raison sociale « Juvisy Électrification », dans les travaux liés aux chemins de fer et qui ont connu un développement particulier durant l'entre-deux-guerres, perdent dans le bombardement une partie de leur matériel roulant (wagons, grue électrique, atelier mobile…). La halle-atelier achetée en 1941 à la « Société des Excavateurs Normand et d'Haillé », entre la rue des Montains et les voies, avec tout le matériel et l'outillage afférents, se trouve alors gravement endommagée[12]. Des travaux de remise en état opérés dans les semaines suivantes permettent à l'entreprise de retrouver son activité et de participer au chantier de reconstruction du réseau ferroviaire.

D'autres entreprises cessent alors leur activité ou la transfèrent hors du site. Les fabriques de carrelages de ciment compressé (établissements Julien et Bourgeois-Grajon) déposent alors leur bilan. La société des « Établissements Marchand et Brancher » dont le magasin de vente se trouve quai de la Mégisserie, à Paris, sous la raison sociale « Les Graines du Coq hardi », doit suspendre son activité. La propriété, accessible à Juvisy par deux entrées (19, avenue Raspail et 18, rue Camille-Flammarion), achetée en 1920 par Antoine Brancher, a reçu le 18 avril 1944 plusieurs bombes qui ont détruit le pavillon d'habitation (siège administratif de la société) et la serre qui abritait les essais de germination[13]. Bien que la serre ait été remise en état en 1950, l'ampleur des dommages incite son propriétaire à abandonner le site de Juvisy et une activité dont l'urbanisation croissante condamne à terme le développement.

L'entreprise de travaux publics de M. Aubert (43-49, avenue de l'Orge) a besoin de sérieuses réparations. Eugène Valdin – l'architecte chef d'îlot – fait cependant savoir en 1947 à l'entrepreneur que les réparations ne pourront y être faites qu'à titre provisoire et en matériaux légers. Car le Plan de Reconstruction et d'Aménagement de la commune (étudié plus loin) prévoit, sur la demande du ministère des Beaux-Arts, la remise en valeur de l'ensemble de l'ancien parc comprenant la terrasse et le miroir d'eau. Les opérations nécessaires au dégagement du site empiètent sur plusieurs propriétés dont la sienne qui doit donc faire l'objet d'un transfert hors zone[14]. M. Aubert bénéficie ainsi d'un plan de reconstitution de son entreprise, transplantée 2, rue Montessuy, dont le permis de construire est accordé en juillet 1948.

L'ancien moulin transformé en marbrerie par O. Lehèque depuis 1881, qui est alors dirigée par madame veuve Chantriaux, pratique le sciage et l'usinage des marbres et pierres froides. L'entreprise vend des tranches brutes non usinées aux marbriers funéraires de la région et aux artisans du bâtiment. Elle fabrique aussi des produits finis sous forme de tableaux de distribution électrique pour quelques grands établissements (Alsthom, Schneider, S.N.C.F., R.A.T.P.) et sous forme de revêtement de magasins, d'installations sanitaires et de décors divers. Avant le sinistre, la force motrice de l'usine provient d'une part de la chute d'eau (pour 20 cv), d'autre part du secteur (transformateur de 50 kva). En avril 1944, quatre bombes tombées dans un périmètre de 30 m environ de l'usine, endommagent les bâtiments, le matériel et les stocks. Les bâtiments de la scierie et ceux des ateliers de débitage sont soufflés. Les installations du vannage du moulin ont beaucoup souffert : deux poteaux sont brisés, une roue à aubes est fracturée en plusieurs points, la transmission directe de la force hydromotrice à l'ensemble de la machinerie est compromise. La chute d'eau étant devenue inutilisable et le transformateur hors d'usage (il ne sera remplacé qu'en 1949), l'usine – dans un premier temps – va continuer à tourner grâce au prêt d'un transformateur et à la location de moteurs. Dans le même temps, l'architecte Ch. Coupa dresse en février 1947 un premier projet de reconstruction de l'ensemble qui ne diffère guère de l'organisation d'avant-guerre[15]. Il est refusé en 1948[16]. Un second projet présenté le 25 mars 1949 et accepté en août de la même année, est rapidement exécuté. C'est un projet plus ambitieux en matière d'organisation interne, qui occupe toute la parcelle et fait preuve de cohérence architecturale : toute la superficie est transformée en espace de production, constitué d'une vaste halle couverte d'une légère charpente métallique, généreusement éclairé par de larges baies latérales et par une verrière zénithale qui assure aussi une bonne aération par l'intermédiaire de lanterneaux. L'entreprise retrouve rapidement une activité qui perdurera jusqu'aux années soixante.

Espace vert reconstitué par l'architecte-urbaniste de Juvisy en lieu et place de l'ancien miroir d'eau du parc du château.

L'administration de la Reconstruction

Après le traitement des infrastructures et la reconstitution de l'outil de production, le M.R.U. met en œuvre l'indemnisation et la réparation des dommages de guerre[17] en direction des particuliers sur la base de quelques principes. L'égalité et la solidarité de tous les Français devant les charges de la guerre ouvre droit à une réparation intégrale par l'État de tous les dommages. Les indemnités doivent servir à reconstituer les biens perdus, c'est-à-dire à la construction d'immeubles de même destination que l'immeuble détruit, dans la même commune. En dehors de quelques possibilités de transfert, de vente ou de changement d'affectation dûment précisées par la loi[18], le principe de reconstruction « à l'identique » est admis, l'indemnité incluant toutefois une réduction correspondant à un quotient de vétusté. Ce principe de reconstruction intégrale des dommages de guerre, hérité de la Première reconstruction, se fonde sur l'affirmation récente de la responsabilité de l'État et celle de son obligation de réparation au nom de la solidarité nationale[19]. Des architectes sont commis pour estimer le montant d'une indemnité qui ne bénéficie qu'aux propriétaires, seuls concernés par la loi. Des associations regroupent les sinistrés[20] et constituent les interlocuteurs institutionnels des pouvoirs publics, représentés au niveau départemental par une commission et une délégation ministérielles.

La reconstruction des villes sinistrées représentait une occasion historique de pratiquer une réforme hygiénique de certains quartiers insalubres. Aussi une opération de remembrement précède toute reconstruction, dans laquelle des associations défendent les intérêts des particuliers (Association syndicale de remembrement). Comme cette opération réduit le taux d'occupation du sol aux dépens des anciens propriétaires, des zones de compensation sont prévues pour reloger les laissés pour compte.

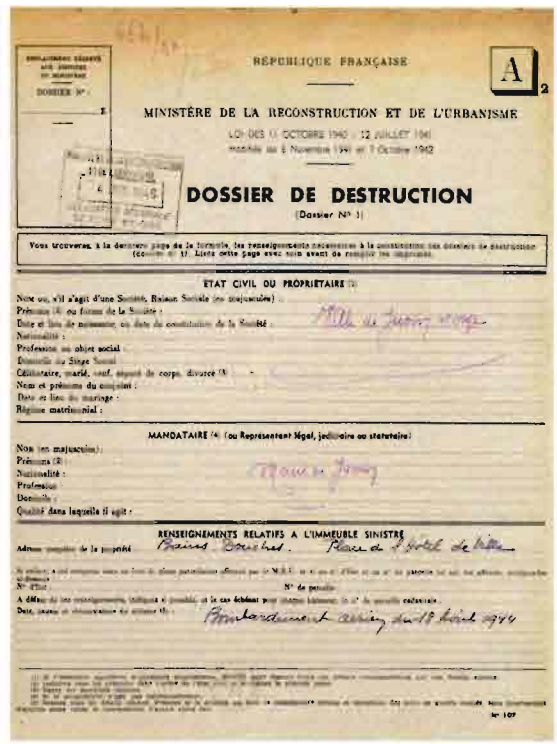
Une fois le parcellaire reconstitué sur des bases saines, l'Association syndicale de reconstruction, agréée et contrôlée par un agent du M.R.U., reçoit un budget propre qui gère les indemnités revenant à ses membres. Cet établissement public prépare les dossiers administratifs et techniques, établit le programme des travaux, donne un avis sur les projets présentés par les architectes et arrête les conditions de réalisation des marchés et d'adjudication des travaux.

Le Plan de Reconstruction et d'Aménagement (P.R.A.) constitue le document d'urbanisme de référence, servant de base administrative et juridique au remembrement et à la reconstruction de la ville. Ce document officiel, issu du décret du 21 juin 1945, fait l'objet de débats au sein de chaque commune, car son approbation équivaut à un permis de construire. Cette procédure d'examen et d'autorisation se déroule en trois étapes : la prise en considération du projet, la mise à l'enquête publique, enfin, l'approbation par arrêté conjoint du M.R.U. et du Ministère de l'Intérieur, après avis du Comité national d'urbanisme. Élaboré et mis au point par un architecte urbaniste en chef nommé par le M.R.U., ce projet fait aussi intervenir des ingénieurs et géomètres chargés de dresser des plans cadastraux des villes sinistrées chaque fois qu'ils sont inexistants ou détruits, puis de dessiner les contours du remembrement. À Juvisy, l'ingénieur géomètre L. Poussin s'acquittera de cette mission.

L'architecte urbaniste Paul Ohnenwald est désigné le 11 octobre 1944 par le Commissariat à la reconstruction pour établir le plan de reconstruction de la ville de Juvisy. La commune ayant été déclarée « sinistrée » par arrêté ministériel du 3 mars 1945, P. Ohnenwald peut présenter le 30 octobre suivant au M.R.U. son avant-projet. Le P.R.A.est examiné le 11 mars 1946 par le Conseil municipal, et, le 28 mars, fait l'objet d'une demande de « prise en considération ». L'arrêté ministériel du 6 août suivant atteste de sa prise en considération par le M.R.U. qui le déclare d'utilité publique, avec un caractère d'urgence. L'Association syndicale de remembrement de Juvisy est reconnue le 2 juin 1947 par un arrêté préfectoral qui définit le périmètre concerné. Le 8 mai 1948 voit la constitution de l'Association syndicale de reconstruction. Les réserves émises à l'encontre de l'avant-projet ayant été prises en compte (séance du 8 janvier 1947), le P.R.A. de Juvisy est approuvé par l'arrêté préfectoral du 8 juin 1949.

La nouvelle halle et le marché forain.

Reconstruction et remodelage urbain



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

A 2

MINISTÈRE DE LA RECONSTRUCTION ET DE L'URBANISME

LOI DES 11 OCTOBRE 1940 - 12 JUILLET 1941
modifiée les 6 Novembre 1941 et 7 Octobre 1942

DOSSIER DE DESTRUCTION
(Dossier N° 1)

Vous trouverez, à la dernière page de la formule, les renseignements nécessaires à la constitution des dossiers de destruction (cases 6 et 7). Lisez cette page avec soin avant de remplir les imprimés.

ÉTAT CIVIL DU PROPRIÉTAIRE (1)

Nom ou, s'il s'agit d'une Société, Raison Sociale (en majuscules) :
Prénoms (4) ou forme de la Société :
Date et lieu de naissance, ou date de constitution de la Société :
Nationalité :
Profession ou objet social :
Domicile ou Siège Social :
Célibataire, marié, veuf, séparé de corps, divorcé (5) :
Nom et prénoms du conjoint :
Date et lieu du mariage :
Régime matrimonial :

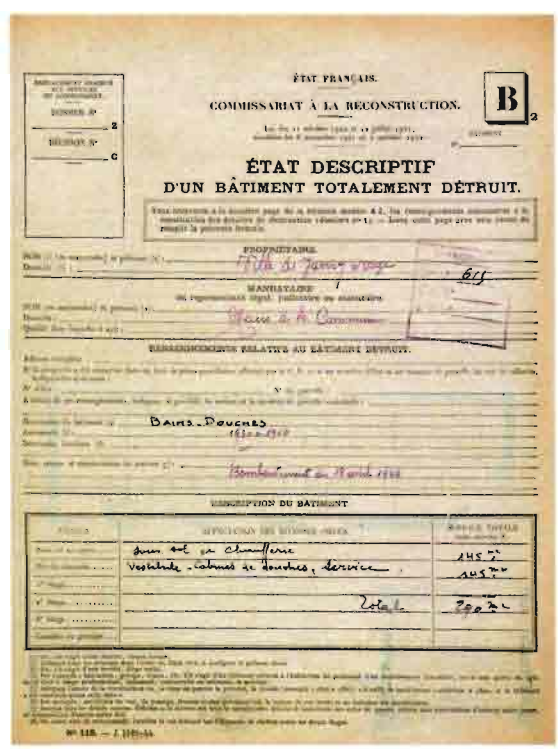
MANDATAIRE (4) (ou Représentant légal, judiciaire ou statutaire)

Nom (en majuscules) :
Prénoms (2) :
Nationalité :
Profession :
Domicile :
Qualité dans laquelle il agit :

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'IMMEUBLE SINISTRÉ

Adresse complète de la propriété : Bains Douches. Place de l'Hôtel de Ville

N° d'ordre :
N° de parcelle :
A défaut de tous renseignements, indiquer si possible, et le cas échéant pour chaque bâtiment, le n° de parcelle cadastrale :
Date, nature et circonstances du sinistre (6) : Bombardement aérien du 18 Avril 1944



ÉTAT FRANÇAIS.

COMMISSARIAT À LA RECONSTRUCTION.

B 2

ÉTAT DESCRIPTIF
D'UN BÂTIMENT TOTALEMENT DÉTRUIT.

PROPRIÉTAIRE

MANDATAIRE

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU BÂTIMENT DÉTRUIT.

Bains-Douches

Bombardement du 18 avril 1944

DESCRIPTION DU BÂTIMENT

	Sous sol en chaufferie	145 m²
	Vestiaire - cabines de douches, dessus	145 m²
	Total	290 m²

Formulaire A de l'administration du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, ouvrant un dossier de demande d'indemnisation pour dommages de guerre.

Formulaire B de l'administration du M. R. U. pour compléments d'information.

Au lendemain de la Grande Guerre, la première reconstruction avait fait naître chez de nombreux architectes urbanistes l'espoir que des ruines surgiraient des cités nouvelles, saines, fonctionnelles et esthétiques. Les principes qui inspirent la loi du 24 mars 1919 – dite loi Cornudet[21] – véritable charte de l'urbanisme, sur l'aménagement, l'embellissement et l'extension des villes, reprennent les travaux de la Section d'Hygiène urbaine et rurale du Musée social où travaillait l'auteur de la loi, et qui regroupait déjà un certain nombre d'architectes urbanistes. Trois auteurs de la toute jeune Société française des architectes urbanistes[22] – Alfred-Donat Agache, Jean-Marcel Auburtin et Édouard Redont, avec la participation de Léon Jaussely et de Jean-Claude-Nicolas Forestier – vont en inspirer les principes par la publication dès 1916 de *« Comment reconstruire nos cités détruites, notion d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages »*[23]. Bien que la loi de 1919, d'emblée réservée aux villes d'au moins 10 000 habitants et aux communes de la Seine, ait été médiocrement appliquée[24], on peut considérer que les exigences de salubrité, de commodité et de beauté urbaines qu'elle promeut seront largement reprises et diffusées par l'enseignement de l'Institut d'urbanisme de Paris qui va former durant l'entre-deux-guerres toute une génération d'urbanistes ; pour eux, le Centre régional, le Centre artisanal et le Centre rural de l'Exposition internationale de 1937[25] constitueront une ultime répétition avant l'expérimentation grandeur nature fournie par la deuxième reconstruction. Paul Ohnenwald qui reçoit mission de reconstruire Juvisy, est à la fois architecte D.P.L.G. (promotion 1938), diplômé de l'Institut d'art et d'archéologie ainsi que de l'Institut d'urbanisme de Paris[26]. Le Plan de Reconstruction et d'Aménagement qu'il élabore dès

Perspective de l'avenue du Général-de-Gaulle, montrant le recalibrage de la voirie préconisé par le M.R.U. afin de faciliter la circulation automobile et aérer la trame urbaine.

1945 et qui est approuvé en 1949, se situe dans le droit fil de cet enseignement et peut être considéré comme la mise en œuvre différée des principes votés en 1919.
Selon la documentation conservée, l'urbaniste s'efforce d'abord de dégager les traits marquants du site de Juvisy, ainsi que la répartition spatiale des activités locales. Le remodelage doit ainsi obéir aux principes d'une répartition fonctionnelle, divisant le territoire communal en plusieurs secteurs, dont témoignent divers documents au graphisme schématique. Dans cette logique de « zoning »[27], en vogue avant guerre, l'activité industrielle est cantonnée entre Seine et triage, au nord de Juvisy. Conformément à l'une des remarques émises lors de l'examen du P.R.A.[28], l'urbaniste prévoit d'assouplir le caractère industriel de la zone comprise entre la rue Jean-Argeliès et le quai de Seine en limitant sa vocation à la création d'entrepôts. À proximité de la gare voyageurs, du centre à la Seine, s'y mêlent commerces et habitations. Le reste du territoire est une vaste zone « d'habitations basses avec jardin », à l'exception des bords de Seine méridionaux et d'une coulée bordant le réseau du P.O., réservés à un habitat collectif. Son caractère global condamnait ce dessein soit à rester lettre morte, soit à recevoir corrections et améliorations. Avec le temps, P. Ohnenwald précise son projet en prenant notamment en compte les activités de loisir. Il envisage désormais d'installer sur les berges méridionales les pratiques aquatiques et nautiques, déjà présentes à la Belle époque, qu'une industrie envahissante et peu compatible a repoussées progressivement sur l'autre berge (Draveil). Il réserve aussi aux grands équipements (stade, gymnase,...) des terrains voisins du pont des Belles fontaines[29]. Dans les secteurs à vocation résidentielle, l'urbaniste introduit également une distinction entre habitat collectif (une zone dite « d'habitations collectives en ordre continu ») et les quartiers pavillonnaires (ou zones « d'habitations individuelles en ordre discontinu »). L'habitat collectif doit désormais se cantonner dans un périmètre central, délimité par les rues d'Estienne d'Orves, du Docteur-Vinot, de Montessuy et la Grande-Rue. Les quartiers pavillonnaires s'étendent en périphérie du centre, vers la Seine comme sur le Plateau. Seule concession aux locataires victimes du bombardement, qui souhaitent être relogés à Juvisy : le plan réserve deux îlots du Plateau aux futurs organismes H.L.M. qui y

élèveront des immeubles après fusion des services de la Reconstruction avec ceux du Logement. Dans les années cinquante, la crise du logement social entraînera des constructions supplémentaires et imprévues qui absorberont le secteur initialement réservé aux équipements de sport, en bordure de la R.N.7.

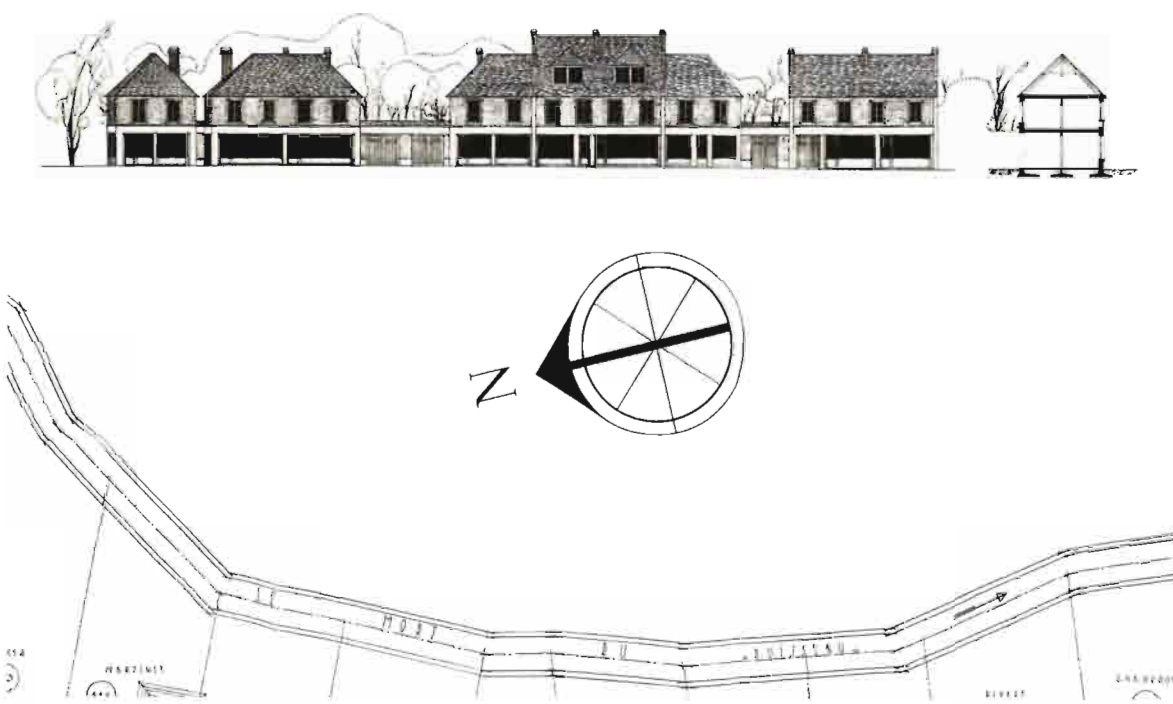
En proposant une division fonctionnelle de l'espace communal[30], le P.R.A. constitue le premier règlement d'urbanisme de Juvisy qui s'impose par son caractère administratif, hygiénique et architectural. Son caractère opérationnel doit beaucoup à la souplesse d'un « zoning » dont les sections se déclinent en îlots : ceux-ci permettent à la fois d'y réaliser une affectation spécifique et d'y introduire de rares dérogations qui en atténuent le risque de monolithisme. La zone principale à reconstruire se décompose ainsi en 18 îlots[31] qui forment autant de secteurs à vocation résidentielle, entre lesquels s'insèrent des espaces verts, des espaces publics, des secteurs réservés aux équipements publics et des établissements commerciaux et artisanaux. Car, dans l'urgence paradoxale d'une reconstruction massive confrontée à une multiplicité de propriétés particulières, le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme va recourir à cette forme de découpe, qui recompose la ville dans le respect des propriétaires et dans celui d'une doctrine urbanistique officielle.

L'architecte urbaniste s'efforce également de dégager les axes majeurs des circulations locales à une époque où l'activité des grands réseaux (route nationale, chemin de fer) connaît un certain marasme. L'une de

Immeuble reconstruit, 8, avenue du Général-de-Gaulle : l'espace libre obligatoire, proportionnel à la hauteur du bâtiment, justifie sur cet axe le retrait par rapport à l'alignement ancien.

ses priorités sera d'améliorer les circulations internes par « la création d'une voie principale reliant la Seine à la route nationale »[32], c'est-à-dire d'ouvrir une traverse suivant le cours de l'actuelle rue Pivert, de la place du Maréchal-Leclerc, et de l'avenue d'Estienne-d'Orves. Le pont enjambant les rails devait se prolonger par l'ouverture d'une voie nouvelle percée entre la rue Montessuy et le quai Gambetta, face au nouveau pont lancé sur la Seine en remplacement du précédent, condamné. En ne réalisant qu'une partie du projet – le pont sur la Seine a été reconstruit, le prolongement de la rue Pivert, aménagé – la commune a évité de livrer le cœur de la ville à un flot de circulation, trouée qui eût contredit le projet visant à remodeler le centre à l'écart des réseaux. Mais, dès cette époque, s'impose une vision hiérarchisée des voies en fonction du trafic qu'elles supportent (d'importance nationale, régionale, locale...) et de leur intérêt pour la vie locale : l'ancienne avenue de l'Orge (actuelle avenue du Général-de-Gaulle), par exemple, qui assure une liaison intercommunale (entre Athis-Mons et Juvisy) bénéficie d'un recalibrage, portant sa largeur à 22 m, contre-allées comprises.

Le remodelage autoritaire de l'ancien bourg conforme aussi le remaniement de l'espace public à des impératifs hygiéniques. Obéissant aux exigences d'un mode de vie « moderne », ces modèles imposent à la voirie des gabarits larges et aérés[33], avec des contre-allées plantées. De nouveaux espaces verts – jadis si abondants à Juvisy – reconquièrent la ville : une promenade est plantée le long du cours découvert de l'Orge, l'ancien parc du château est en partie dégagé, et le miroir d'eau partiellement restauré[34]. Un même souci



Profil d'un rang de maisons avec boutiques, 26-36, rue Victor-Hugo, proposé par l'architecte chef de groupe G. Dumont dans le cadre de la reconstruction et du réaménagement de cette section. AD Essonne (889W10).

de santé publique interdit ainsi toute activité artisanale ou industrielle susceptible de pollution dans les quartiers résidentiels. Le souci d'assurer aux habitations une bonne aération et un ensoleillement maximal conduit à prévoir un ratio entre parties construites et parties non construites, entre maisons individuelles et petits immeubles d'habitation. Enfin la mairie demande, lors de l'examen du projet, la transformation et l'enterrement du Mort-Rû en égout collecteur : l'ancien bras mort, devenu une sorte de cloaque aux eaux putrides serpentant dans la ville basse, avait vu son lit obstrué par les bombardements[35].

Cette attention portée à la largeur des voies, au dessin des perspectives ou à l'aménagement d'espaces publics, offre le double avantage de répondre aux exigences de l'hygiène publique et de soigner l'esthétique de villes dont l'embellissement était souhaité par le législateur. L'esthétique urbaine, en effet, ne s'intéresse pas seulement au dessin d'une place centrale, mais intègre l'existant – ensemble ou monument, espace vert, architecture ou décor – au projet de ville qui doit convaincre ou séduire habitants et élus. L'urbaniste architecte qui, face aux communes sinistrées, doit se faire le relais et l'artisan actif de cette démarche, peut dans cette tâche s'appuyer sur une équipe d'architectes chefs de groupe chargés chacun de la reconstruction d'un îlot. Ceux-ci reçoivent la délicate mission de transmettre et de préciser les consignes du P.R.A. aux architectes privés engagés par les sinistrés. En plus de cette mission d'encadrement et de contrôle, ils doivent aussi organiser et coordonner la bonne marche des chantiers en fonction de l'intervention des différents corps de métiers, prévoir les équipements techniques de chaque quartier (canalisations et conduites diverses, réseaux souterrains...), assurer la cohérence de chaque îlot en édictant des gabarits, ainsi qu'en dessinant des profils constructifs, et des modèles de clôtures (rue Victor-Hugo), de mobilier urbain, d'enseignes commerciales ou de devantures (12, rue Paul-Marais). La rue Victor-Hugo (ancienne rue du Collège) – notamment dans la section comprise entre la rue de la République et la rue Paul-Marais – s'avère ainsi exemplaire du travail d'harmonisation d'un chef de groupe auprès de praticiens peu habitués à travailler de conserve : la continuité et l'homogénéité des maisons donnant sur la place illustre assez bien l'intervention discrète mais décisive de ces architectes qui ont contribué au paysage si facilement reconnaissable de la Reconstruction. D'une discipline fermement exercée au niveau de l'îlot résultent des ensembles cohérents qui doivent moins au génie de tel geste architectural qu'à l'homogénéité des volumes, à la régularité des lignes, à la cohérence des matériaux ainsi qu'à l'heureuse proportion des espaces bâtis et non bâtis. Cette discipline fut d'autant mieux comprise et adoptée par tous ces hommes d'équipe – parmi lesquels A. Bechu, Georges Dumont, Léo Mendelssohn – qu'ils interviennent ici comme chef de groupe, et là comme bâtisseur[36].

Plan de Reconstruction et d'Aménagement de Juvisy-sur-Orge : détail du plan d'ensemble des différentes zones à reconstruire, signé P. Ohnenwald, vers 1946. AD Essonne (840W1).

Immeuble, 35-35bis, rue des Gaulois : façade courbe vue du pont enjambant les voies.

Un interventionnisme reconstructeur

L'épopée de la Reconstruction de Juvisy, un demi-siècle plus tard, tend à s'effacer de la mémoire collective. Mais l'œuvre bâtie, dont la forte empreinte contribue largement à l'image de la ville, témoigne toujours d'une intrusion étatique – à la fois bureaucratique et autoritaire – jusqu'alors inédite dans la vie locale.

Sans doute, les guerres s'affirment-elles souvent comme des moments particulièrement favorables à l'expansion d'un certain interventionnisme étatique[37]. Nous avons vu – au lendemain de la Victoire – l'immixtion de l'État dans la gestion des compagnies ferroviaires, immixtion qui devait se conclure en 1937 par leur nationalisation et la naissance de la S.N.C.F. Votée en 1919, la loi Cornudet instaure un droit de regard du politique sur la gestion et l'organisation des principales villes françaises. Ce texte constitue la face autoritaire d'un interventionnisme qui, par ailleurs, sut se montrer généreux. En effet, il s'inscrit dans un ensemble de mesures dirigistes votées dans le cadre de la Première reconstruction par une puissance publique qui, d'État-gendarme, se mue alors en État-providence. Car, dès cette époque, les sinistrés constituent, par leur nombre et par leur activisme – à l'instar des anciens combattants – un véritable enjeu politique que les élus doivent prendre en compte. La force de ce « lobby » va ébranler la doctrine du siècle précédent, dégageant jusqu'alors la responsabilité de l'État des dommages de guerre. L'ampleur des destructions, celle du nombre des victimes de la guerre, et la demande de protection des survivants suscitent l'intervention publique dans la réparation des dommages. Dans cet ensemble de mesures, la loi du 17 avril 1919 (dite Charte des sinistrés) veut se faire l'expression de cet élan de solidarité nationale en conférant désormais au sinistré un statut d'assisté légitime[38].

La législation du gouvernement de Vichy en matière de reconstruction et d'urbanisme[39] confirme l'emprise de l'État français dans ce domaine : le Commissariat technique à la Reconstruction immobilière a autorité pour dresser la liste des villes assujetties à l'établissement d'un Plan de Reconstruction et d'Aménagement (P.R.A.), pour définir l'étendue de l'étude préalable, choisir et nommer l'architecte urbaniste agréé. L'aide publique, soumise à ces conditions, prend en charge les frais d'établissement du P.R.A. et les honoraires des architectes, géomètres et techniciens sanitaires. Votée le 15 juin 1943, la loi restée sous le nom de « Code de l'Urbanisme », s'avère fondamentale pour l'avenir de l'aménagement urbain car, à quelques modifications près, la reconstruction menée après 1944 s'appuiera sur ces textes votés précédemment.

À la Libération, l'intervention publique constitue d'abord un défi pour une administration désemparée devant l'ampleur de la tâche. Malgré les difficultés que soulève une situation d'une ampleur inédite – difficultés qui paradoxalement alimentent un discours anti-parlementaire, voire anti-étatiste – l'ultime recours à la puissance publique favorisera l'avènement d'un sentiment de solidarité nationale et la mise en place d'une administration locale qui relaie un certain volontarisme centralisateur. La réponse ne se situe plus au seul niveau d'une administration centrale qui rédige et fait voter textes législatifs et réglementaires. Mais au niveau départemental, une administration déconcentrée met en œuvre la politique édictée dans les cabinets et à la Chambre par l'intermédiaire de comités qui, au sein des préfectures, se répartissent les volets administratif et technique des dossiers.

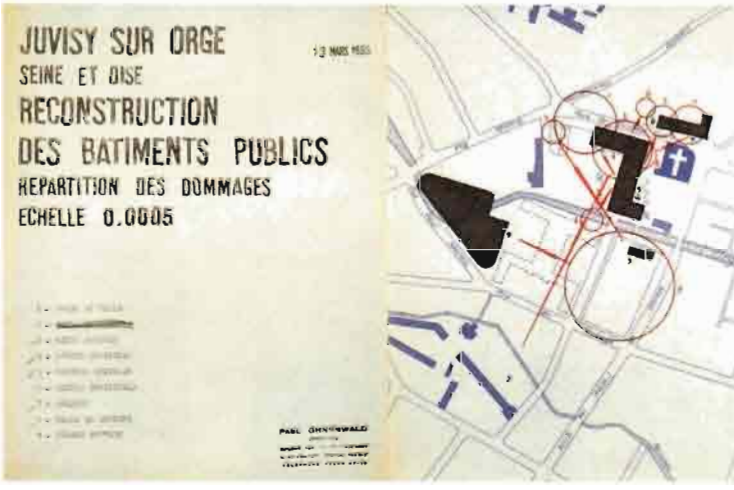
Forte de l'expérience précédemment acquise[40], la seconde reconstruction en reprend certains principes, comme celui de la réparation intégrale des dommages de guerre (avec les réserves qui s'imposent). Toutefois, le M.R.U., soucieux d'éviter un centralisme excessif et la paralysie qu'il engendre, va s'appuyer sur les forces vives de l'échelon local auxquelles l'administration délègue une partie de son autorité et sur lesquelles elle exerce un contrôle[41]. L'administration parisienne du M.R.U. se trouve donc représentée en Seine-et-Oise, comme ailleurs, par une délégation départementale qui, au sein de la préfecture, joue la cheville ouvrière entre le Commissariat à la reconstruction (M.R.U.) et les collectivités locales ; le recrutement et l'agrément des hommes de l'art s'avère ainsi l'œuvre d'une collaboration complexe[42]. La reconnaissance des associations représentatives des sinistrés fait l'objet de négociations analogues entre partenaires multiples. Il fallait, sans aucun doute, l'élan de solidarité qui anime le pays au lendemain d'une victoire amère, pour conduire sa population – toutes catégories confondues – à communier dans un projet de cité moderne, fût-ce en renonçant à une part de liberté individuelle. Pourtant, l'intervention autoritaire de l'administration dans l'évaluation des dommages, dans le remembrement des parcelles, dans l'organisation des sinistrés, dans l'indemnisation des propriétaires, enfin, dans la reconstruction des biens selon des normes nationales, fut ressentie comme autant de facteurs aggravant une situation déjà dramatique par une population lourdement traumatisée.

Le centre socio-culturel Jean-Lurçat.

La Reconstruction nationale, menée par l'État français dans son effort pour administrer ou relever un pays occupé par l'ennemi, avait médiocrement préparé ses concitoyens à de semblables pesanteurs. Raoul Dautry insistera, en revanche, en faveur d'une certaine continuité administrative dans le personnel employé par la Reconstruction : les acteurs en place à la Libération ont ainsi, pour la plupart, déjà œuvré au redressement national lancé par le régime de Vichy[43]. Paul Ohnenwald, qui fait partie de ces étudiants issus de l'Institut d'urbanisme de Paris, illustre la continuité de cet interventionnisme aménageur.
L'architecte diplômé par le gouvernement, qui est aussi l'urbaniste agréé par le M.R.U., propose alors une vision renouvelée de l'organisation urbaine de Juvisy. Ainsi le remodelage de la ville s'opère aux dépens de l'ancienne bipolarité, partagée entre la Grande-Rue et le récent centre administratif (château/mairie, écoles, bains-douches,...). En concentrant ces équipements autour d'une place surgie des ruines, P. Ohnenwald redessine un projet urbain fort et cohérent qui profite de la couverture de l'Orge – tardivement acquise – et du remaniement de l'espace public grâce à l'établissement d'un plan continu obtenu par tassement des gravats in situ[44]. Dans le cadre de ce remodelage autoritaire de l'ancien bourg, la nouvelle place centrale devait initialement accueillir un hôtel de ville, des services municipaux, puis des H.L.M.[45] ; mais l'abandon progressif des constructions et le tracé définitif des voies libèrent un espace public que dominent, d'un côté, la nouvelle « maison du peuple » (la salle des fêtes), de l'autre, la récente église Notre-Dame-de-France. Ce nouveau cadre urbain obéit à des prescriptions précises[46] définissant la disposition des façades, la volumétrie des bâtiments, le traitement du gros-œuvre et celui des détails constructifs, selon une échelle monumentale en rupture avec celle des quartiers d'habitation voisins. Sans doute, ce parti urbanistique articulé à partir d'une place centrale relève-t-il des plans directeurs largement diffusés durant l'entre-deux-guerres par l'enseignement de l'Institut d'urbanisme de Paris[47]. Et l'idée de fonder le cœur de la cité autour d'une place – carrée de préférence – relève du lieu commun des études urbaines dont un Pierre Lavedan rappelle l'exemple des places d'armes des villes de garnison du Nord et de l'Est, ou des bastides du Sud-Ouest. Qu'il se réfère à des cultures régionales ou se réclame des travaux monarchiques somptuaires (les places Royale, Vendôme, de la Concorde,...)[49], ce schéma comportait un caractère urbain assez fort pour convaincre un jury nourri aux mêmes sources et – au mépris des formes traditionnelles des bourgs d'Île-de-France et des rapports d'échelle – se voir implanter à Juvisy, non sans quelque artifice.

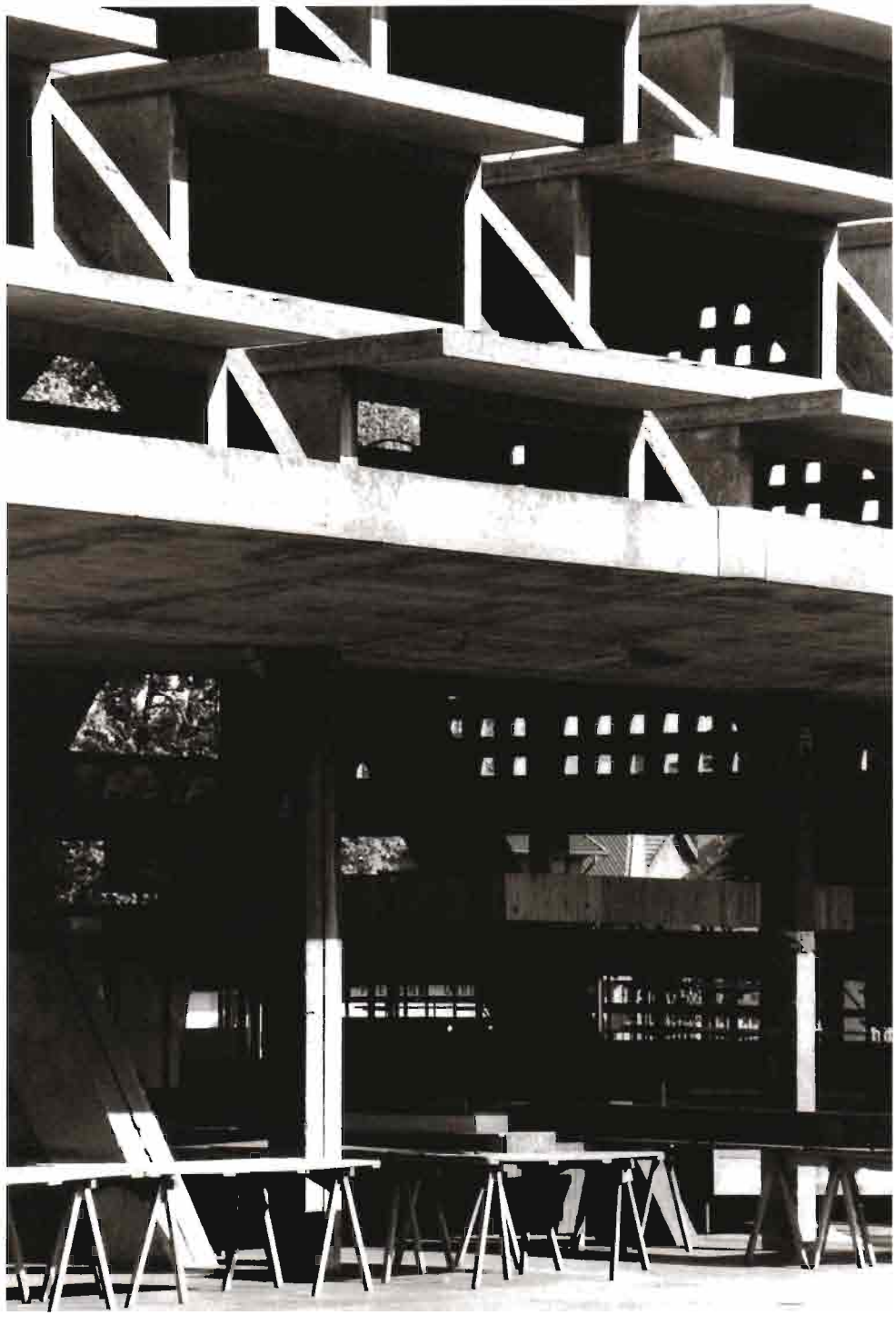
Paul-Émile Ohnenwald

Né le 14 septembre 1910, Paul-Émile Ohnenwald s'inscrit à l'École des Beaux-Arts de Paris dont il sort architecte D.P.L.G. en 1938. Il suit aussi les cours d'histoire de l'art dispensés par l'Institut d'art et d'archéologie ainsi que la formation pluridisciplinaire qu'assure l'Institut d'urbanisme de Paris. Entré dans la carrière en 1942, il compte parmi les membres de la S.A.D.G. (Société des architectes diplômés par le gouvernement) ainsi que de la S.A.S.-S.A.C.P. Le Commissariat à la Reconstruction – par décision du 11 octobre 1944 – le charge de reconstruire Juvisy-sur-Orge dont le Plan de Reconstruction et d'Aménagement est approuvé le 8 juin 1949. Dès lors, il ne cesse de suivre la mise en œuvre de ce plan, tout en étant habilité par la municipalité le 17 septembre 1948 à diriger, aux côtés des architectes locaux Louis Aubert et Eugène Valdin, les travaux de reconstruction des édifices publics de la commune ainsi que les chantiers de l'Office public d'H.L.M. de la ville. À ce titre, il œuvre à la construction du centre administratif communal (rue du Docteur-Vinot), de la salle des fêtes et du marché couvert, de l'école maternelle (rue Vercingétorix), du groupe scolaire Michelet (rue Blazy), du groupe scolaire Jean-Jaurès (rue Petit), du gymnase (rue Jules-Ferry). En dehors de Juvisy, il signe également les plans d'aménagement des villes de Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon et Grigny dont il réalise également divers équipements : groupe scolaire (Jules-Verne et C.I.L.O.F.) et logements (Foyer du Fonctionnaire et de la Famille) à Viry-Châtillon ; groupes scolaires (Paul-Bert, Jules-Ferry, Aristide-Briant, Ferdinand-Buisson, Grand-Vaux) et gymnase à Savigny-sur-Orge ; groupe scolaire et logements H.L.M. à Grigny. Il intervient aussi à Villejuif (logements pour la Caisse des dépôts) et Draveil (groupe scolaire de l'Orme des Mazières). C'est un architecte qui travaille donc de façon presque systématique en partenariat avec des collectivités ou des organismes publics pour lesquels il intervient à titre d'architecte ou d'urbaniste, voire avec la double charge.



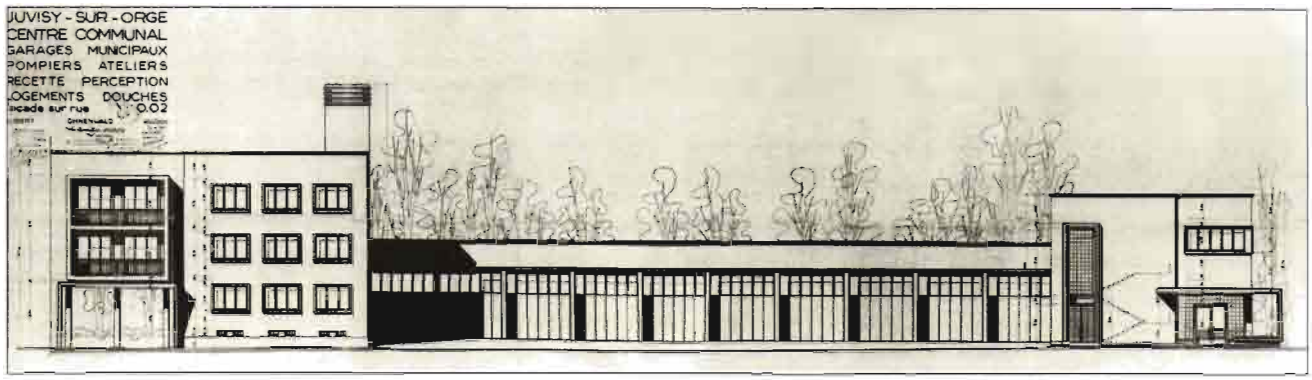
Plan de l'architecte-urbaniste Paul Ohnenwald indiquant les équipements publics détruits et l'emplacement prévu de leur reconstruction : ce projet, du 13 mars 1950, où l'Orge coule à découvert, sera largement remodelé. AD Essonne (902W41).

Car si le cœur d'une ville a valeur de symbole – et l'on sait la force symbolique des lieux de pouvoir et de représentation, en particulier lorsqu'ils sont porteurs d'une certaine centralité – l'histoire de Juvisy ne s'identifie jusqu'alors avec aucune place, tant son cœur a battu au gré des flux et des réseaux qui la traversent, le centre de gravité variant à chacune de leurs mutations. Il y avait donc ici un grand paradoxe à forger de toute pièce une centralité inédite, entre les mailles des réseaux : pari, à vrai dire, gagné, tant cette création a émancipé la ville de facteurs extérieurs – aléatoires, on l'a vu –, tant le remodelage a su, aussi, s'appuyer sur la prégnance du site et le contraste des quartiers. La force du projet vient de ce qu'il prend en compte et valorise un site de vallée et un bourg de grande banlieue modelé par des réseaux, en s'insérant entre leurs lignes. Redessinant les contours et les parcours de la cité, cette reconstruction à échelle humaine a favorisé les échanges entre quartiers et contribué à forger le caractère d'une ville qui, sans ignorer les flux qui constituent sa trame, ne leur doit plus toute son identité. L'invention d'une centralité, comme principe d'organisation urbaine, a ainsi extrait la ville de ses principes fondateurs, lui permettant ainsi d'améliorer ses échanges internes (qui enjambent et intègrent ces réseaux) mais aussi ses relations extérieures : désormais, ce nouvel ordre urbain ne s'arrête plus aux portes de la ville, mais redessine les lignes de force d'une agglomération de communes de grande banlieue dont Juvisy s'affirme encore plus nettement la métropole locale.



La halle à claires-voies du marché couvert : état avant la réhabilitation de 1996.

L'œuvre de la Reconstruction



Élévation sur la rue du Docteur-Vinot des bâtiments du centre administratif communal abritant, à gauche, des bureaux, au centre, la caserne des pompiers et ses garages, à droite, la perception et des bains-douches transformés aujourd'hui en théâtre (Jean-Dastél. AD Essonne (986W88).

L'architecture édilitaire

L'invention d'un centre urbain dépendait précisément de la capacité de l'urbaniste en chef à faire émerger un espace public d'une cité dont le cœur se réduisait à un champ de ruines. La destruction presque complète des services publics (hormis la poste et le dispensaire) conférait un caractère d'évidente nécessité à un projet qui renouait avantageusement avec la situation d'avant-guerre, lorsque le château, ses annexes et son esplanade concentraient l'essentiel de l'administration municipale. L'idée de conserver les vestiges du château ne fut alors évoquée que pour mieux être rejetée[50]. La ruine des bâtiments publics, la couverture de l'Orge, le départ du collège Saint-Charles et le tassement sur place des décombres vont alors fournir les conditions d'un renouvellement urbain sur lequel l'urbaniste va fonder la restructuration des services publics. Les premiers documents, vers 1948, prévoient d'ériger deux ensembles municipaux : l'un, rue du Docteur-Vinot, à la place de l'ancienne mairie-école, doit regrouper divers services (pompiers, garages, bains-douches) ; l'autre, disposé en L sur la place, dresse un hôtel de ville vis-à-vis de l'église. Dès 1950, ce projet, adossé au cours de l'Orge découvert, est complété par celui d'un complexe marché/salle des fêtes, implanté à l'angle de la rue Paul-Marais et de la Grande-Rue. Dès l'année suivante, le programme se précise : tandis que l'hôtel de ville initial se réduit à un centre communal jouxtant le presbytère (la municipalité s'est retirée au château des Belles fontaines), le complexe marché/salle des fêtes trouve sa place et son plan-masse définitifs. L'Orge est alors partiellement couverte et la future place du Maréchal Leclerc, affectée à des constructions de H.L.M. Ce n'est qu'en 1954 que la place apparaît libérée, et les H.L.M. remplacent désormais l'aile du centre municipal prévu près du presbytère ; la couverture de l'Orge est acquise, de la Grande-Rue à l'avenue d'Estienne d'Orves. Dès lors, peut s'opérer une redistribution des services : sont regroupés rue du Docteur-Vinot le centre administratif, la trésorerie, les ateliers et les garages municipaux, la caserne de pompiers, les bains-douches et des logements. L'école maternelle est reconstruite rue des Gaulois, à l'emplacement d'une grosse maison détruite en même temps que le moulin. Le lavoir disparaît avec l'Orge. Le dispensaire est conservé et agrandi. Dominant la place, le centre socio-culturel regroupera désormais la salle des fêtes et le conservatoire de musique, mais aussi le tribunal de justice de paix, accolés au marché couvert.

Le centre administratif communal, rue du Docteur-Vinot, conçu et réalisé en 1951-1952 par les architectes Louis Aubert, Paul Ohnenwald et Eugène Valdin – tous trois agréés par la ville de Juvisy pour la reconstruction de ses édifices publics – bénéficie d'une situation centrale, en bordure de l'une des plus anciennes rues du bourg, au pied du coteau. Il développe un parti rationnel alignant plusieurs corps de bâtiments d'accès commode, dont la répartition fonctionnelle se révèle aussi simple que

L'école maternelle du Centre, 27, Grande-Rue : façades intérieures donnant sur la cour de récréation.

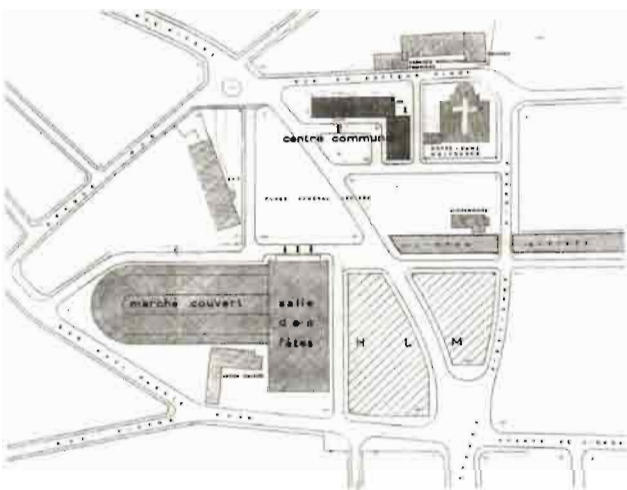
pratique : les bureaux de la perception coiffent les bains-douches placés en soubassement et dotés d'une entrée distincte[51] ; les ateliers municipaux partagent une cour en fond de parcelle avec les garages des pompiers qui y pratiquent leurs exercices et manœuvrent leur matériel à leur aise. L'apparente simplicité du programme s'accommode fort bien d'un discret recours au répertoire moderne dont les partisans apprécieront les toits terrasses, le jeu des baies horizontales ou les pilotis de l'immeuble de logement, combinés à l'emploi de matériaux tel que béton armé, parpaings et brique de verre. Bien des traits du vocabulaire formel des années cinquante se trouvent ici déployés : travées saillantes, baies traversantes verticales, auvents et balcons de béton, fenêtres sur l'angle, encadrement de baies préfabriqués contribuent à un paysage architectural bien identifiable, parfois improprement appelé le « style reconstruction ». Car il s'agit ici d'une modernité tempérée par quelques localismes – telle la meulière de parement – qui contribuent à intégrer des formes trop « exotiques », tandis que, hors appréhension publique, les façades postérieures révèlent la franche modernité du béton enduit.

Alors que le groupe scolaire du Centre (actuel collège Ferdinand-Buisson) ne souffre que de dégâts limités, l'école maternelle, implantée entre le château et l'église, subit des dommages irréparables. Dans l'attente de sa reconstruction, elle est provisoirement réinstallée rue Carnot dans des baraquements réquisitionnés. Après avoir fait l'objet d'une demande d'inscription au programme de priorité nationale (le 14 novembre 1953), sa reconstitution est décidée sur le terrain exproprié d'un pavillon également détruit, entre la Grande-Rue, la rue de Montenard et la rue Vercingétorix. Le projet dessiné par les architectes Aubert, Ohnenwald et Valdin, en date du 17 décembre 1956[52], bénéficie d'un permis de construire accordé le 16 février 1957. Le parti architectural, encore visible, dessine un bâtiment en équerre composé de deux corps perpendiculaires, implanté en bordure de rue, de façon à dégager et à isoler un maximum d'espace pour la cour de recréation. L'aile de la rue Montenard abrite les salles de classe, de jeux et de repos disposées sur deux niveaux, dont le rez-de-chaussée s'ouvre sur l'angle par un hall aux larges baies vitrées et aux menuiseries métalliques d'acier laminé. L'aile qui s'étire sur la Grande-Rue, abrite des services communs (cuisines, réfectoire, toilettes, infirmerie). Comme au centre administratif, les architectes composent ici un édifice d'une modernité discrète – enduits clairs,

larges baies vitrées (côté cour), toits terrasses – tempérée par la rusticité d'un appareil de meulière (pignon du réfectoire) qui fait écho au matériau des pavillons voisins.
Sur le plateau, le groupe scolaire Jean-Jaurès est une création ex nihilo sur un terrain acheté aux religieux dominicains en 1937 ; mais c'est une réalisation qui s'inscrit dans le cadre de la reconstruction car financée au titre des dommages de guerre, suite à des transferts de créances acquis par la ville le 2 juin 1953 (et le 26 septembre 1958 pour douze logements d'instituteurs)[53]. Selon le plan masse daté du 17 janvier 1957, les architectes Ohnenwald et Hummel conçoivent un ensemble de 18 classes primaires (pour garçons et filles), deux classes maternelles, une cantine, sans compter les logements de fonction. L'ensemble est bâti à proximité de l'ancien couvent des religieux qui abrite désormais le secrétariat et l'école maternelle. Le bâtiment, d'une grande économie de moyens, est conçu selon une structure poteaux-poutres de béton armé, avec murs de briques creuses enduites à la chaux. Le toit faiblement incliné est couvert de tuiles mécaniques. Cette sobriété est égayée, toutefois, par un groupe sculpté non signé, figurant deux enfants – un frère et une sœur ? – penchés sur les pages d'un même album.
Victimes des bombardements, certains bâtiments annexes de l'hôpital[54], détruits, doivent provisoirement trouver place dans le bâtiment principal qui abrite essentiellement le service de chirurgie. La première tranche du projet de reconstruction, achevée vers la fin de l'année 1958, permet d'installer confortablement l'administration et le service de consultation externe. La deuxième tranche, menée de 1957 à 1961, autorise, grâce à une surélévation de deux étages, la réorganisation de l'ensemble des services : au rez-de-chaussée on trouve l'administration, le dispensaire et le service de consultation externe ; le premier étage est occupé par les réfectoires et les chambres du personnel de garde ; le second abrite la maternité (dotée de salles de travail, d'une biberonnerie...). La surélévation, réalisée à partir de 1961 sur les plans de Christian Roth, architecte de la Croix-Rouge française, permet à l'hôpital chirurgical de retrouver son organisation antérieure et ferme la parenthèse de l'après-guerre. Pour autant, l'établissement s'avère déjà insuffisant. Et dès 1958, la Croix-Rouge demande au Centre International d'Études Techniques d'établir un plan directeur en vue de construire un nouvel établissement incluant des services de médecine, dont le projet a été approuvé par le conseil municipal en septembre 1957[55]. Le besoin d'un tel instrument se fait d'autant plus fortement sentir que les malades de l'agglomération juvisienne ne peuvent pas toujours aller consulter dans les hôpitaux les plus proches, à Corbeil ou à Villeneuve-Saint-Georges. Par ailleurs, l'hôpital vieillissant se trouve concurrencé pour la qualité de ses services par l'ouverture récente de cliniques voisines plus modernes.
Face à l'enlisement d'un projet que l'insuffisance des locaux et la vétusté des matériels rend toujours plus nécessaire, et qui, dix ans plus tard, reste dans les cartons, la municipalité décide de profiter de la restauration de l'ancien « dispensaire anti-tuberculeux » pour l'augmenter d'un étage afin d'accroître sa capacité[56]. Signe des temps, le nouvel établissement conçu par l'architecte P. Ohnenwald en 1969 relève du service départemental d'hygiène sociale, comme l'affiche publiquement une mosaïque polychrome apposée sur le pignon. Alors que la seconde reconstruction pratique une sage modernité communément admise, dont le même Ohnenwald a laissé à Juvisy plusieurs réalisations remarquées (le centre administratif ; la halle et le centre socio-culturel), le nouveau dispensaire, à pan de bois figuré, affiche un régionalisme décoratif d'un autre âge. Car, si l'architecture traditionnelle des régions dévastées par la Grande Guerre, fut donnée en modèle aux architectes de la Grande Reconstruction[57], elle ne peut désormais être perçue en Île-de-France que comme un modèle d'importation artificiellement plaqué et comme un décor en retard d'une guerre[58]. Sans doute, faut-il y voir le repentir tardif d'un urbaniste de l'entre-deux-guerres, dont l'architecture, plutôt moderne, opta occasionnellement pour un certain éclectisme[59].

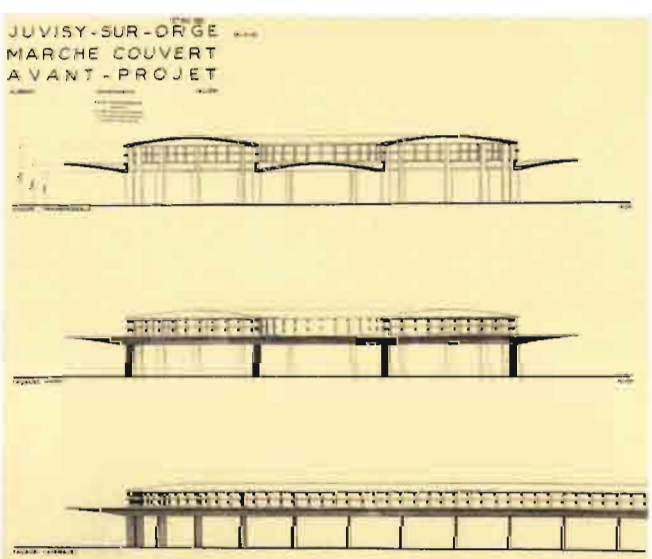
Groupe sculpté non signé illustrant le bonheur des lectures enfantines, à l'entrée de l'école maternelle du groupe scolaire Jean-Jaurès (ancien couvent de dominicains).

La construction du centre socio-culturel combinée avec celle du marché résulte d'un concours de circonstances qui ont largement déterminé sa conception. À la destruction du château de Juvisy, acquis par la ville en 1901 pour y loger de multiples services, s'ajouta celle de la salle des fêtes (dans l'ancienne école primaire de garçons) ainsi que celle du marché public élevé durant les années trente sur l'esplanade du château. Or le Plan de Reconstruction et d'Aménagement réservait les terrains du château et ceux du marché à l'aménagement d'une place centrale. Dès lors, la ville devait trouver un autre emplacement pour regrouper sous un même toit salle des fêtes, conservatoire de musique et justice de paix, en y associant un marché couvert. En application de la loi du 28 octobre 1946 sur les transferts d'indemnités – accordé à la ville le 30 juillet 1951 par la Délégation départementale à la Reconstruction – un terrain bordant la future place, libéré opportunément par le départ du collège Saint-Charles, (détruit), fut retenu et livré à l'inspiration des architectes. La municipalité ayant transporté l'administration communale et ses salons de réception au château des Belles Fontaines (acquis par la ville dès 1936), le programme du nouvel espace communal se fixa sur un complexe socio-culturel et judiciaire, intégrant un vaste marché couvert, livré deux fois par semaine à la clientèle de l'agglomération juvisienne. Complexe se révéla aussi la construction de l'ensemble, érigé sur les ruines tassées et nivelées de l'ancien collège dont un vestige subsista pendant des années. La proximité d'une rivière dont le cours dut être détourné, et l'instabilité d'un terrain fait de gravats et de décombres rendirent nécessaires des fondations spéciales de pieux battus. Complexe, enfin, la gestation d'un projet qui, bordant la place, face à l'église, devait à la fois inscrire un geste architectural fort, et constituer la pièce maîtresse d'un paysage urbain recomposé. Moins de six mois après le transfert d'indemnités, un avant-projet (du 23 novembre 1951) dessine un marché rectangulaire s'achevant en hémicycle, composé d'un vaisseau central – couvert d'un voile de béton à cintre surbaissé – et de travées latérales se poursuivant en travées tournantes. Le rez-de-chaussée abritant le marché supportait un étage supérieur de bureaux, tandis qu'un large auvent en porte-à-faux ceinturait les galeries ouvrant sur le pourtour. La véritable audace constructive résidait dans le voile de béton en cul-de-four couvrant la scène et toute la salle de spectacle, dotée d'une tribune suspendue. Abandonné dès 1953, ce parti laisse place dès l'année suivante à un plan masse qui oppose désormais le parallélépipède de l'espace socio-culturel aux courbes de la halle. Dès lors, le processus s'accélère et l'agence propose successivement deux avant-projets[60] avant l'adoption du parti définitif le 17 novembre 1955. Le chantier ne traîna pas davantage puisque la mise en adjudication des travaux, lancée le 8 février 1956[61], fut suivie, quatre ans plus tard[62], par la réception définitive de l'édifice.



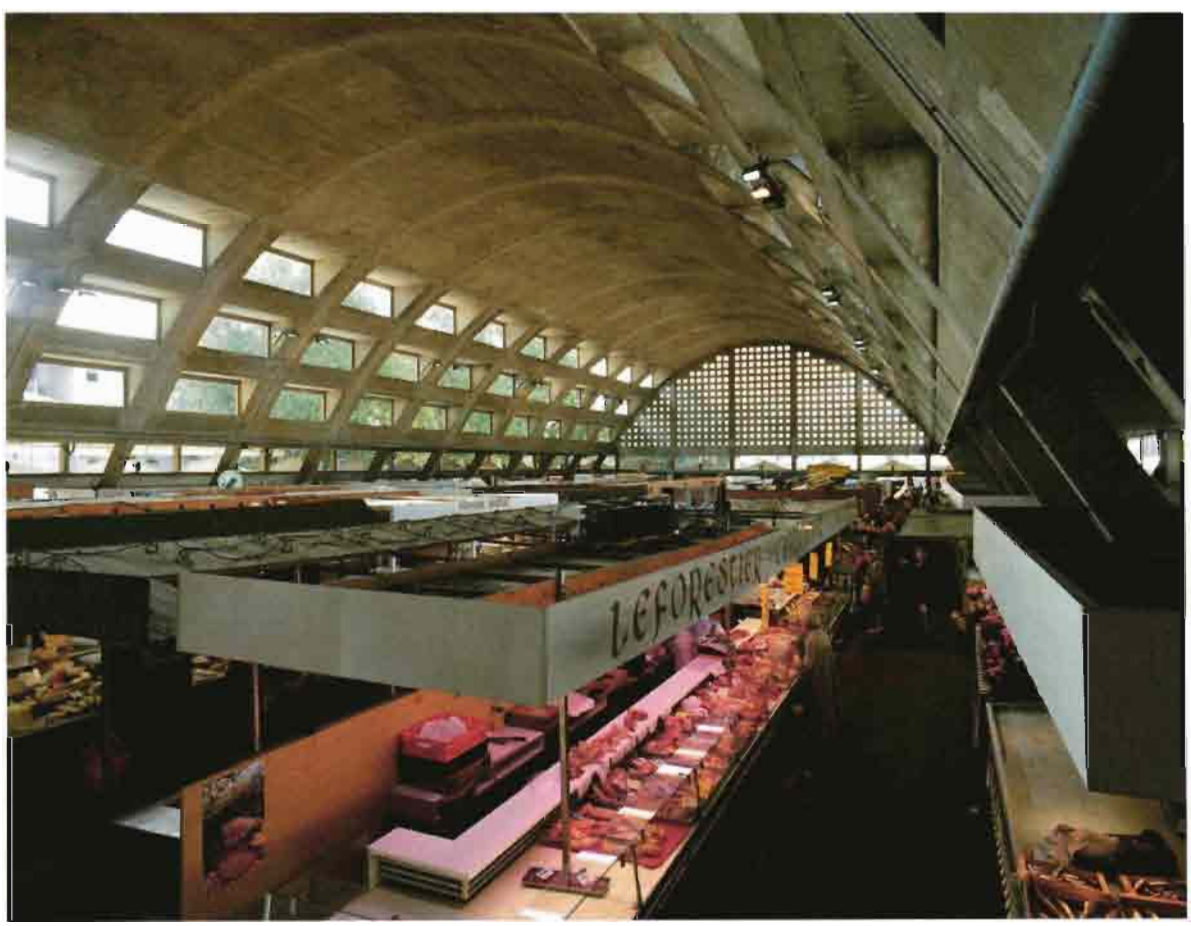
Le premier projet de halle et de centre socio-culturel daté du 4 octobre 1954 : plan masse de la réorganisation du centre ville, portant la mention « plan erroné ».. AC Juvisy (1M8/8).

Avant-projet de halle et de centre socio-culturel daté du 23 novembre 1951 : élévations et coupes : projet non réalisé. AC Juvisy (1M8/8).



Plus que la marche du chantier, c'est évidemment le parti architectural qui retient aujourd'hui l'attention. La halle monumentale – haute de 13,50 m à la clef – s'avère d'emblée l'élément le plus frappant d'un bâtiment composite. Construite dans la décennie d'après-guerre, elle affiche délibérément sa dette envers les grandes halles des années trente, dans le sillage de celle construite à Reims en 1929 par l'ingénieur Eugène Freyssinet – le spécialiste des voiles minces de béton – et l'architecte de la ville, Émile Maigrot. Elle bénéficie manifestement des expérimentations menées par l'ingénieur-architecte suisse Robert Maillart, dont le pavillon du Ciment – à l'Exposition nationale suisse de Zurich en 1939 – avait fait sensation avec sa voûte parabolique de béton qui connut une certaine fortune éditoriale[63]. Ouvrant largement sur l'extérieur par une voûte ajourée et par un pignon à claustras – selon une formule chère à l'atelier Perret – l'ouvrage de Juvisy conserve une dimension conviviale que n'a pas altérée une récente restructuration.

Moins connue et moins publiée, l'aile adjacente abritant le complexe socio-culturel participe d'une même démarche architecturale qui vise à marquer l'espace public de l'empreinte d'un équipement monumental. Car le centre socio-culturel propose, d'abord, comme une tribune moderne et transparente tournée vers la place publique qu'il domine, soulignant le caractère urbain de cet équipement municipal. La pureté et la simplicité de volumes aux arêtes vives et aux formes nettes relèvent d'une sorte de classicisme épuré auquel participent les larges façades vitrées et l'emploi d'huisseries métalliques ; la fluidité, la luminosité et l'ampleur d'espaces intérieurs modulables, qui semblent tirer parti des leçons des architectes suédois

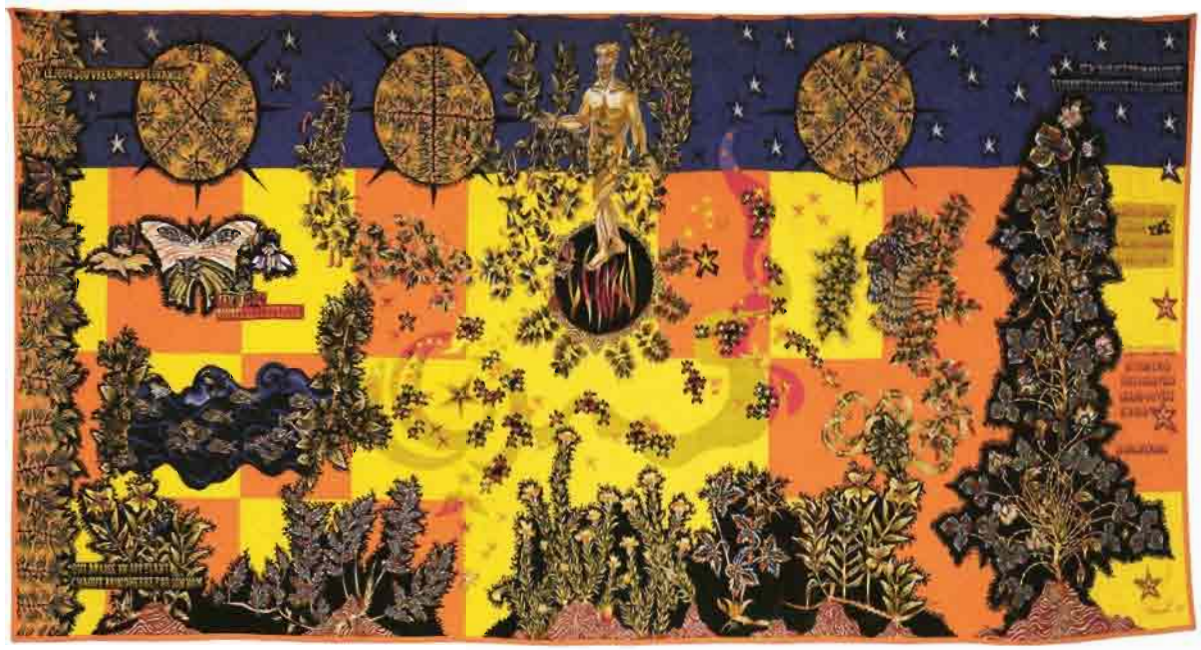


La voûte à claire-voie de la halle du marché : état actuel.

des années trente[64] et des recherches techniques d'un Jean Prouvé (dont la Maison du peuple de Clichy constitue l'aboutissement[65]), contribuent à façonner cette forme de classicisme municipal.

Ici la force du geste architectural s'avère indissociable du projet politique. Car, en transférant l'administration communale au château des Belles Fontaines, la municipalité traite le nouveau centre urbain comme une sorte d'agora, accordant à la salle des fêtes un statut de foyer civique. Sa dimension culturelle en fait un instrument de régénération sociale dont l'organisation spatiale décloisonne les fonctions tandis qu'au gré des besoins se résorbent les murs du théâtre, de la tribune, du café, de l'atelier, de l'école, voire de la bourse du travail. Souvent considérées après 1918 comme assez mobilisatrices pour y articuler la reconstruction des cités dévastées, les maisons communes se retrouvent fréquemment au centre des cités nouvelles dont les auteurs de *Comment reconstruire nos cités détruites*[66] font dès 1916 le fondement de leurs projets. Dans la continuité des maisons du peuple qui fleurissent entre les deux guerres dans les régions reconstruites et dans les banlieues émergentes[67], le complexe de Juvisy s'impose ainsi comme le pivot architectural et politique de l'aménagement du nouveau centre, dessinant le cadre d'un espace public sous contrôle municipal qui donne la mesure d'une cité moderne aux multiples références assumées. Pour autant, le complexe socio-culturel de Juvisy, qui n'est plus vraiment une maison du peuple sans être encore une maison de la culture, s'inscrit dans un mouvement de reconquête municipale aux perspectives ouvertes, à l'image de sa forme urbaine.

Le foyer de la salle des fêtes du centre socio-culturel : état en 2002.



Tapisserie monumentale de Jean Lurçat intitulée « Le jardin des poètes ».

Reconstruction et décor monumental

Alors que l'architecture épurée du centre socio-culturel se dispense aisément de décor rapporté, le foyer de la salle des fêtes offre de vastes murs dont la nudité risquait de confiner à la froideur. Pour l'inauguration de l'édifice, en 1957, la municipalité loue à la galerie parisienne « La Demeure » une tapisserie monumentale[68] de Jean Lurçat intitulée *Le jardin des poètes*[69]. Cette vaste tenture de laine polychrome avait été réalisée deux ans plus tôt par l'atelier de Suzanne Goubely pour la Manufacture d'Aubusson d'après un carton du maître[70]. Lors de l'inauguration, la pièce fut suspendue au-dessus des larges portes ouvrant sur la salle de spectacle, comme une invitation à une rêverie créatrice[71]. La tapisserie évoque, sur le mode allégorique, les rythmes fondamentaux de la nature (l'éclat du jour y contraste avec une nuit étoilée), les ordres du vivant (les règnes végétal, animal et humain), ainsi que les quatre éléments (l'air, l'eau, la terre et le feu). Évoluant au milieu de ce monde enchanteur et merveilleux, le poète semble épouser la figure d'Orphée dont les citations poétiques[72] soulignent l'inspiration élégiaque.

On peut s'interroger sur l'intérêt porté à l'œuvre de Jean Lurçat par les élus de l'après-guerre, à moins que ce ne soit par l'architecte reconstructeur (P. Ohnenwald) ou par son entourage[73]. Aussi bien peut-on, faute d'information, y discerner la marque de sympathie d'élus de gauche envers un artiste qui fit preuve d'une certaine convergence politique et fut, un temps, « compagnon de route » du Parti communiste ?[74] On ne peut manquer, enfin, de lier ce souci esthétique au bénéfice tardif d'une école d'art et de dessin qui, à l'initiative de Camille Lambert, et dès les années vingt, initia aux arts plastiques plusieurs générations de jeunes Juvisiens[75].

En signe de reconnaissance publique, c'est à l'artiste local que la municipalité achète un tableau pour habiller un mur de l'escalier d'honneur du pavillon récemment aménagé en hôtel de ville. Cette œuvre monumentale[76], peinte vers 1950 (ou peu auparavant) à l'huile sur toile, et signée, évoque le site initial du village regroupant au bord de l'Orge prieuré et château classique. La vision panoramique du bourg, en forme de restitution historique[77] – dont la précision et l'exactitude ne s'expliquent que par la connaissance du tableau de Pierre-Denis Martin[78] –, est empreinte d'un pittoresque que le dynamisme des touches rapproche de la vigueur d'un fusain, tandis que la peinture sans vernis présente la matité d'un pastel.

Peinture monumentale de Camille Lambert placée dans l'escalier d'honneur de l'hôtel de ville, représentant la visite du roi Louis XIV au château de Juvisy d'après l'œuvre de Pierre-Denis Martin.

Le nouvel hôtel de ville, ce temple de la démocratie locale, se devait de posséder une effigie de la République retrouvée, présidant aux réunions du Conseil municipal et aux mariages civils[79]. La mairie de Juvisy en installa deux, œuvres du sculpteur René Andréi, artiste reconnu et lauréat de distinctions multiples[80]. Aux murs de la salle du Conseil, qui est aussi celle des mariages, est suspendu un médaillon de bronze figurant une Marianne originale. L'effigie républicaine porte, en effet, un bonnet phrygien qui ressemble assez au casque d'une Minerve, dont les tempes possèdent des ailettes caractéristiques de Mercure, sur un fond de gerbes et d'épis qui renvoient à Cérès. Cette accumulation d'attributs décline ainsi les multiples facettes du régime : dans les années qui suivent la Libération, la République, c'est d'abord la Liberté (bonnet phrygien), c'est aussi la Paix revenue, soutenue par des valeurs patriotiques qui inspirent la défense nationale (Minerve incarne ici la Nation en armes) ; c'est, enfin, la prospérité du pays, celle du commerce (Mercure) comme celle de l'agriculture (Cérès). L'iconographie allégorique prolonge ici assez précisément ce que, sous la IIIe République, « La Marianne » de Doriot exprimait de façon littérale.

Mais avant d'atteindre les salons de l'hôtel de ville, le visiteur est accueilli dès l'escalier d'honneur par une Marianne qui, sous les traits d'une robuste citoyenne,

Mère à l'enfant : groupe sculpté par René Andréi, décorant l'étage de l'hôtel de ville.

Buste de Marianne, œuvre de René Andréi placée dans l'escalier d'honneur de l'hôtel de ville.

compose un buste aux formes généreuses dans le registre plastique des grâces vigoureuses d'un Maillol[81]. À la manière des anciennes figures de proue, René Andréi donne à sa seconde Marianne un profil dynamique qui, dans un sursaut héroïque, incarne le redressement de la France de la Reconstruction, dont l'élan se poursuivra durant les « trente glorieuses ».

Le même artiste signe, enfin, le groupe sculpté d'une mère à l'enfant. La fluidité enveloppante du drapé maternel – qui n'est pas sans rappeler certaines statues médiévales d'Écouis[82] – oriente l'attention sur l'expression méditative du visage maternel, tandis que l'enfant, dans un geste d'une grande spontanéité, se serre contre sa mère. Une figure de femme allongée, non signée, posée dans le parc, complète cet ensemble sculpté qui constitue un décor public d'une grande qualité.

La toute récente église Notre-Dame-de-France ressort presque indemne de la série de bombardements. Celui du 18 août 1944, le plus dommageable pour le vieux centre, occasionne au gros-œuvre de modestes dégâts aux briques du parement ainsi qu'à la couverture. Des éléments de décor, immeubles par destination – vitraux du chœur, des chapelles et des galeries, verrières de la coupole, portes de bois – sont à remplacer. L'atelier des frères Mauméjean – qui en avait conservé les cartons – fournit et remplace les douze nouvelles lancettes du chœur, posées en avril 1946[83], tandis que l'entreprise juvisienne « Émile Rivallier et fils » efface des murs les rares impacts d'obus.

La Reconstruction permet aussi d'achever l'édifice. *L'Association des amis de l'église de Juvisy* qui, avant-guerre, avait collecté les sommes nécessaire à la construction, bénéficient en 1951 d'un transfert d'indemnité par changement d'affectation[84]. Ce financement privé permet d'ériger le clocher prévu initialement, de base carrée, et passant à l'octogone dans les étages supérieurs, selon un parti emprunté aux clochers limousins[85]. Sur les plans dressés par l'ingénieur Georges Schaffner et l'architecte Louis Aubert, le permis de construire, accordé le 16 février 1954, permet à l'entreprise Rivallier d'achever le chantier dans les mois qui suivent.

Dans ces années d'après-guerre, on élève aussi les deux tribunes manquantes, au nord et à l'est ; les verrières qu'on y place – réalisées en dalle de verre polychrome – sont moins nombreuses que prévu, faute d'argent, et dues à l'atelier Mauméjean. L'installation de confessionnaux de chêne, surmontés d'une citation[86], complète le mobilier liturgique. L'inauguration peut avoir lieu en mai 1955 dans une église achevée, restaurée, décorée et meublée.

L'architecture domestique

Lorsque l'Association syndicale de reconstruction (A.S.R.) de Juvisy prononce son auto-dissolution le 7 novembre 1961, elle n'a pas à rougir de son bilan : avec l'aide de ses soixante-dix adhérents effectifs, elle aura reconstruit soixante-dix-neuf pavillons et mené quasiment à terme la liquidation des indemnités, compte non tenu des propriétaires n'ayant pas souhaité reconstruire sur place ainsi que des immeubles collectifs bâtis dans les zones de compensation. C'est assez dire combien les chantiers de la Reconstruction ont contribué à renouveler le paysage architectural de la commune car si l'opération s'est surtout concentrée dans le centre-ville – zone résidentielle oblige[87] – elle a aussi concerné des zones plus marginales et moins touchées[88]. Enfin, la relative rapidité du chantier (1947-1957), tout en marquant durablement les esprits, établissait une certaine homogénéité entre les nouveaux bâtiments.

Immeuble 35-35bis, rue des Gaulois : détail de la façade montrant la répartition des travées de séchoirs de part et d'autre de la cage d'escalier.

L'ampleur des changements apportés aux maisons reconstruites appelle néanmoins une réserve préalable. Car la formule « reconstruction à l'identique » demande à être précisée. En effet, tous ceux qui n'eurent pas les moyens d'ajouter à leur indemnité un apport personnel ne se virent offrir qu'une allocation inférieure au prix de reconstruction de leur bien antérieur, l'administration appliquant une décote d'ancienneté. En sorte que les bâtiments reconstruits sans apport présentent un parti très modeste – comme celui des maisonnettes encore visibles sur le Plateau[89] – que, souvent, leurs nouveaux propriétaires se sont empressés d'agrandir. En revanche, lorsque le propriétaire sinistré a pu compenser la décote, la reconstruction s'accompagne de dispositions novatrices telles que garage, chauffage central, installations sanitaires et hygiéniques dignes d'un confort moderne dont étaient dépourvues les constructions antérieures.

La reconstruction engendrera d'autres métamorphoses : la faculté laissée aux propriétaires de transférer leurs créances dans un certain rayon du lieu du sinistre initial permit ainsi à M. Legrand, qui avait perdu sa maison rue Montessuy ainsi que d'autres biens, de racheter un terrain plus vaste sur lequel il fit bâtir une véritable « villa » familiale autour d'une cour commune, retrouvant à cette occasion une forme d'occupation du sol assez caractéristique des villages d'Île-de-France. Ailleurs, le propriétaire de la villa Lardy, qui détenait deux petits immeubles collectifs dont l'un fut détruit, préféra répartir sur son terrain un ensemble de huit maisons, certaines simples, d'autres doubles, dont la disposition aérée se conforme à la densité environnante établie par les nouveaux documents d'urbanisme.

Il semble, d'ailleurs, qu'un certain conformisme ait entaché l'ensemble des œuvres rebâties ; on pourra sans doute y voir l'empreinte des architectes chefs de groupe, soucieux d'assurer à leur îlot une qualité moyenne ; sans doute, la formation commune des architectes agréés – tous issus de l'École des Beaux-arts – y contribua grandement. On pourrait ainsi s'étonner de l'audacieux projet de Lionel Mirabaud pour M. Cadic si sa modernité contenue n'avait dû laisser place à un second projet plus traditionnel, probablement préféré car plus conforme aux constructions du Plateau. La jeunesse d'un Lionel Mirabaud, alors au début de sa carrière[90], aura pu bousculer des architectes plus établis qui, comme Louis Aubert (architecte de la ville, expert devant les tribunaux, président d'associations professionnelles, agréé par le M.R.U.) prônaient des formes plus traditionnelles.

L'impression que dégage, en effet, l'ensemble des maisons reconstruites est celle d'une architecture de facture moderne aux formes inspirées du répertoire vernaculaire[91]. On ne saurait ici repérer de toit terrasse, tant dominent les couvertures traditionnelles (longs pans et pavillons) ; et la meulière en parement l'emporte largement sur la brique et le béton.

Villa familiale de statut privatif, 19-21, rue Montessuy.

Maison, 23, rue Rouget-de-l'Isle.

Maison, 36, avenue du Général-de-Gaulle.

D'ailleurs – Plan de reconstruction et d'aménagement aidant – la maison particulière obéit à un standard rarement remis en cause : au-dessus d'un soubassement abritant régulièrement garage, chaudière, buanderie ou/et atelier,le pavillon installe un rez-de-chaussée surélevé où se tiennent cuisine et pièces de séjour (avec parfois un bureau). Les rares étages carrés distinguent les grosses maisons des modèles courants comptant deux ou trois chambres sous les combles.

Pourtant, malgré le poids des modèles, se remarquent ici et là des variantes fournies tantôt par le gros œuvre, tantôt par le décor. Certains détails constructifs révèlent clairement une évolution structurelle : ainsi le nez de dalles de béton émerge-t-il parfois en façade[92]. De même que corniches et pignons de béton laissent deviner une structure armée appelée par l'instabilité des sols[93], tandis qu'auvents de béton – voire de béton translucide – (23, rue Voltaire) et balcons saillants (Villa Lardy) introduisent des jeux de lignes et de forme ici jusqu'alors inédits. Loin des villas à pilotis et toits terrasses, tout juste remarque-t-on certains régionalismes (arcades « basques » des 36 et 40-42, avenue du Général-de-Gaulle) dont certains éléments se trouvent banalisés depuis longtemps : fenêtres sur l'angle (18, avenue de l'Orge) d'importation hollandaise, bow-windows de brique flamande (5, avenue de l'Orge) ...

Les rares échos des recherches qui agitèrent alors les professionnels du bâtiment doivent ici se trouver dans les nombreux détails constructifs perceptibles de la rue (encadrements de portes et de fenêtres préfabriqués) qui finissent par signaler les maisons de la reconstruction. Les quelques immeubles, autorisés dans les quartiers résidentiels parce que de petit gabarit, se révèlent aussi peu novateurs. L'un d'eux (place de la Gare/rue des Gaulois) se distingue par un quadrillage de claustras préfabriqués dont les travées trahissent les séchoirs intégrés. Mais leur soigneuse insertion dans la trame urbaine du quartier – qui atteste du travail des architectes chefs de groupe – limitait le risque d'une remise en cause de la morphologie dominante. L'innovation, en matière constructive, viendra des immeubles élevés sur les zones de compensation où, hors emprise de la loi de l'îlot, des architectes associés à des bureaux d'études vont remettre en question un processus constructif traditionnel afin de fournir un maximum de logements dans des délais accélérés, à coûts encadrés.

Les *immeubles sans affectation immédiate* (I.S.A.I.)[94], construits sur l'une de ces zones, face au miroir d'eau, constituent les premiers chantiers d'expérimentation dans ce sens.

La construction de ces immeubles, autorisée par l'ordonnance du 8 septembre 1945, est entreprise à Juvisy, comme partout en France, à l'initiative du M.R.U. « pour permettre le logement de la population dont la présence est nécessaire... pour la reconstruction ou la reprise économique ». Si les I.S.A.I. servirent à loger les bras nécessaires au redressement, le temps que soit approuvé le P.R.A. de Juvisy, leur création par le M.R.U. visait un objectif plus ambitieux : inciter les entreprises à renouveler et à moderniser leurs méthodes grâce à des chantiers plus importants que ceux des maisons individuelles. Pour autant, si leur apport novateur dans la reconstruction des villes sinistrées (Le Havre ou Orléans, par exemple) s'avère incontestable, la modeste réalisation des deux immeubles de l'avenue du Général-de-Gaulle ne semble guère avoir introduit beaucoup d'innovation. Le gros œuvre est monté de manière habituelle et maçonné de moellons de meulière locale. Seul le parement de pierre calcaire plaqué, visant à dissimuler un matériau traditionnel, s'écarte résolument de l'usage local : mais est-ce vraiment une innovation ? Ces modestes réalisations juvisiennes semblent surtout avoir appliqué deux directives prônées par l'administration du M.R.U. : systématiser la pratique de l'angle droit – plus économique car plus rapide à construire – ainsi que la mise en œuvre du principe de la trame. Leur application à une autre échelle

Ancien « Immeuble sans affectation immédiate » implanté par le M.R.U. devant le miroir d'eau redessiné.

sur les chantiers des H.L.M. du Plateau démontrera leur intérêt pratique et architectural.

Alors que, jusque là, le secteur des habitations à bon marché (H.B.M.) relève du ministère de la Santé publique, la loi du 3 septembre 1947, visant à réorganiser leur production pour résorber le problème des mal logés, est complétée par la loi du 19 décembre suivant, plaçant mal logés et sinistrés sous la tutelle commune du M.R.U. À Juvisy, l'office public des H.L.M. (Habitations à loyer modéré) de Seine-et-Oise, qui succède en 1951 aux H.B.M., confie aux architectes Gaston Appert et Paul Ohnenwald la mission de concevoir plusieurs ensembles de logements diversifiés[95] sur les zones de compensation prévues par le P.R.A. ainsi que dans le secteur des Belles Fontaines censé accueillir des équipements de sport. Sans atteindre l'importance spatiale et numérique des grands ensembles de la décennie suivante, ces groupes d'immeubles sont, ici comme ailleurs, l'occasion d'une profonde mutation en matière de pratiques constructives. La remise en cause des modes opératoires traditionnels s'appuie ainsi sur un recours à la préfabrication dont la reconstruction va constituer un laboratoire et un champ d'expérimentation. Si, à Juvisy, la construction des maisons individuelle n'introduit guère d'innovation, le chantier des immeubles collectifs y a largement recours : cloisons, dalles, murs, fermes de charpente, salles de bains, ossatures sont levés et posés grâce aux nouveaux procédés de préfabrication lourde introduits dans le secteur du bâtiment sous l'impulsion des pouvoirs publics qui multiplient les incitations (concours, salons professionnels, expositions de diffusion et de vulgarisation).

Cette industrialisation progressive du bâtiment favorise[96] l'essor de structures en trames : dans la mesure où la réalisation des façades constitue la part la plus lourde du coût de construction d'un immeuble, architectes et bureaux d'études tendent, désormais, à épaissir le corps de bâtiment pour en diminuer la longueur. Le renchérissement du coût de la façade incite également les constructeurs à placer en cœur de bâtisse les pièces humides moyennant autorisation préalable. Ils multiplient désormais des travées de 12 à 13 m – portée facilement réalisable avec le béton – correspondant à deux pièces de 6 m environ, selon un module que l'on peut répéter indéfiniment, quel que soit le nombre de pièces d'un appartement. La reproduction multiple d'une trame spatiale, réalisée à partir d'éléments préfabriqués en usine et standardisés, doit ainsi permettre un sensible abaissement des coûts de production, à

Immeubles H.L.M. de l'avenue Albert-Sarraut dont l'ensemble se compose de 5 éléments comptant 138 logements.

condition de disposer des instruments de levage adaptés. La grue devient dès lors la cheville ouvrière des chantiers ; et sa mobilité, sur un réseau de rails, finit par conditionner les programmes. Ainsi la conception de ces barres se montre largement tributaire de chemins de grue qui introduisent une linéarité supplémentaire[97]. Car la structure tramée produit des effets divers. Le plus tangible – et le plus apprécié des mal logés en attente d'un logement décent – permet à l'immeuble d'être (partiellement) habitable avant même d'être achevé : en décomposant une barre en autant d'unités d'habitation que de cages d'escalier dont la construction progresse travée après travée, il est désormais possible d'accélérer l'attribution des logements. Mais ce mode productif, répondant à l'urgence d'une crise, va laisser sa marque sur la morphologie du bâti, car les façades affichent la composition des logements en travées, au rythme des cages d'escalier, alternant parfois avec des séchoirs et des balcons/loggias.

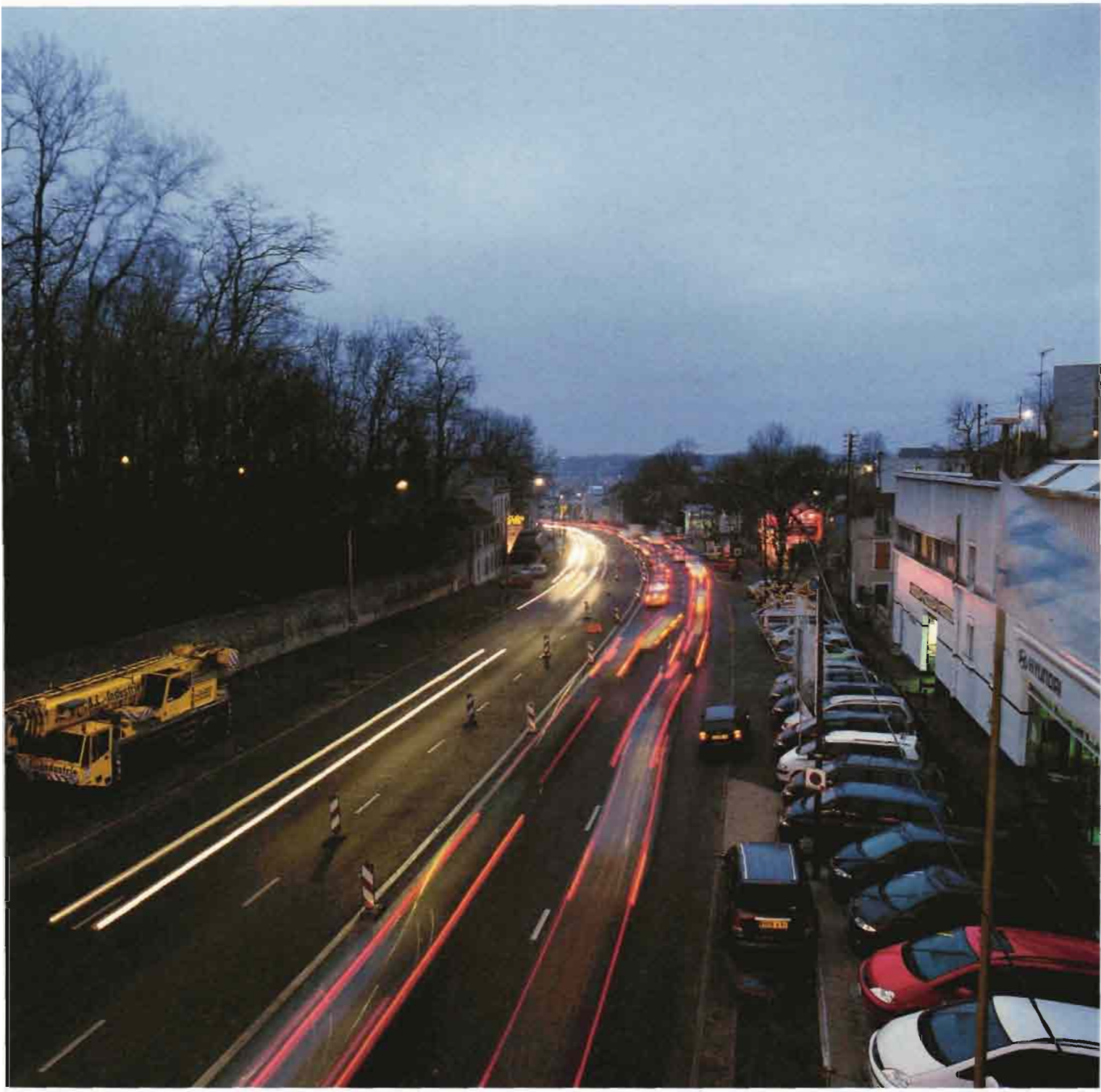
Il faut, cependant, savoir gré aux deux architectes d'avoir introduit des matériaux traditionnels (meulière) permettant une modeste acculturation de modèles industriels produits dans l'urgence. De même, la disposition aérée des corps de bâtiments, dont aucun ne fait d'ombre à l'autre, témoigne du bon usage des leçons de composition urbaine dispensées par Robert Auzelle[98]. Mais la construction de ces immeubles H.L.M. n'a pas seulement marqué un tournant dans l'architecture domestique de Juvisy par l'introduction de pratiques industrielles – difficilement perceptibles une fois le chantier fermé – et urbanistiques ; elle a aussi introduit un changement d'échelle que portait en germe le P.R.A. : en posant le zonage comme principe d'organisation urbaine, en créant les zones de compensation, l'architecture doit nécessairement se plier à cette nouvelle échelle urbaine, au risque d'une tension dans une trame aussi sensible que celle d'une cité pavillonnaire. Pourtant, le souci de conserver des gabarits limités et le respect d'un cadre de verdure soigné ont écarté le risque d'une marginalisation, grâce au fragile équilibre obtenu par les architectes G. Appert et P. Ohnenwald entre progrès et tradition, entre zonage et intégration.

Si, passé le trouble de la Reconstruction, la ville a pu sembler flotter dans des habits trop amples – larges avenues, équipements monumentaux, ensembles de H.L.M. – force est de constater que cette reconstruction à visage humain constitue un pari réussi sur un avenir urbain ménageant progrès et qualité du cadre de vie.

La modernisation urbaine, 1960-2007

L'avènement des années soixante clôt l'ère de la Reconstruction en amorçant un tournant dans l'histoire de la ville, de son agglomération et de son environnement. Le décret du 28 janvier 1964 instaurant un nouveau canton dont Juvisy est le chef-lieu, s'inscrit dans une réforme des institutions qui engendre la création du département de l'Essonne dont la proche commune d'Évry-Petit-Bourg accueille la préfecture et le conseil général. Ce nouveau cadre administratif et politique, issu du démantèlement de l'ancienne Seine-et-Oise[9], favorise le dynamisme du sud de la région parisienne en lui donnant les moyens d'une gestion plus autonome. Cette réforme des circonscriptions d'Île-de-France s'accompagne aussi de la création d'une ville nouvelle, Évry, dont la desserte passe encore par Juvisy, tous réseaux confondus. Cet accroissement de charge supporté par le secteur de Juvisy trouve alors sa compensation dans l'ouverture en 1960 de la première section de l'autoroute du Sud (Paris-Corbeil) qui décharge la R.N.7 de la part du trafic d'intérêt national. Au nord, le développement pris par l'aéroport d'Orly[10], l'installation d'un marché d'intérêt national à Rungis, alors que surgit et s'étend toute une agglomération autour d'Évry, contribuent aussi à donner au sud de l'Île-de-France une importance nouvelle dans l'économie des activités et l'organisation des échanges régionaux et nationaux. Ces mutations, dont l'enjeu dépasse la seule région, concernent Juvisy par le rôle essentiel qu'y jouent les réseaux. La place accordée au transport automobile dans les circulations locale et régionale, confère au réseau routier un intérêt stratégique qui n'est pas sans effet sur l'aménagement des villes traversées. Mais face à la saturation des principaux axes, l'efficacité des dessertes ferroviaires se trouve réaffirmée par un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région parisienne (S.D.A.U.), élaboré en 1965 par le District de la Région parisienne, qui les place au rang de ses priorités régionales en lançant le Réseau Express Régional. La période qui suit la Reconstruction hérite d'un fort engagement de l'État et d'un volontarisme local dont une politique planiste et contractuelle constituera l'instrument privilégié. Stimulé par la loi d'orientation foncière (1967), ce volontarisme aménageur qui évolue de l'initiative nationale à la politique locale au gré du vote des lois de décentralisation (dès 1983), trouve à Juvisy le lieu de projets complexes (P.O.S., 1978 ; P.L.U., 2004-2007) dont la ville est à la fois le catalyseur et la bénéficiaire grâce à la création d'un service tel que l'Atelier public d'architecture de Juvisy et à l'institution de la Communauté de communes des Portes de l'Essonne.

Passage d'un train express dans la gare voyageurs.



1960-1992

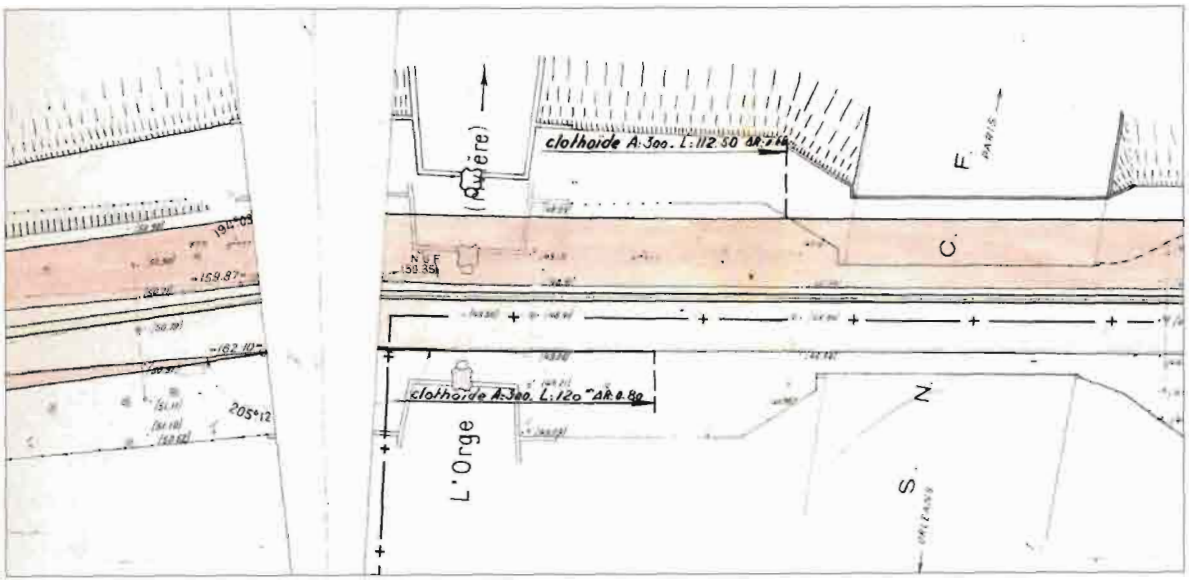
Entre les mailles du réseau routier

La R.N.7 empruntant le pont des Belles fontaines.

La circulation automobile figurant au nombre des préoccupations du P.R.A., la R.N.7 bénéficie de travaux d'élargissement qui, de 1954 à 1957, sont menés jusqu'au pont des Belles fontaines (aux portes de Viry-Châtillon) sous l'égide du Fond Spécial d'Investissement Routier[101]. Le déblocage des crédits du F.S.I.R. en 1965 permet de prolonger le chantier au-delà de Juvisy alors que les chiffres du trafic augmentent considérablement. Si, en effet, les recommandations du P.R.A. en matière de circulation urbaine tablent sur un trafic limité car fondé sur des chiffres d'avant-guerre (que modifie peu la pénurie de carburant de l'après guerre), avant même la démocratisation des véhicules privés, le trafic automobile local explose littéralement durant les années cinquante avec 50 000 à 70 000 véhicules par jour en moyenne. Toute une circulation d'ampleur et d'intérêt national transite par cet axe. Avec la démocratisation des véhicules particuliers et l'émergence d'une société de loisirs de masse, la R.N.7 devient alors synonyme de rêve de vacances au soleil, d'évasion vers la « grande bleue » dont Charles Trenet a su, dès 1955, se faire le chantre inspiré[102].

Cet encombrement est le résultat de près de trente ans d'une politique d'aménagement régional qui – faute de transports collectifs adaptés à l'urbanisation de la banlieue – donne la priorité à la voiture individuelle, et qui, dans un contexte de lutte contre le chômage et de grands travaux, prévoit à la fin des années trente la construction d'un réseau routier régional en étoile doté de cinq radiales partant de Paris vers la banlieue sur quelques dizaines de km. Pour adapter la voirie existante à l'automobile, le plan Prost-Dausset, approuvé en 1939, prévoit en effet un programme d'élargissement du réseau routier, programme interrompu par la crise puis la guerre, mais repris et poursuivi en 1956-1960 par le Plan d'Aménagement directeur et d'Organisation générale de la région parisienne (P.A.D.O.G.)[103]. L'élargissement de la chaussée de Juvisy en 1956 s'accompagne de la réduction des trottoirs, de l'arrachage des arbres en bordure de la voie, de la mise à l'écart de l'obélisque (la « pyramide »), enfin, après un bref sursis, du démontage en 1971 et du dépôt des fontaines du pont, pourtant protégé au titre des Monuments historiques[104].

La R.N.7 vue de la passerelle piétonnière.



Élargissement de la R.N.7 : plan et profil de la chaussée au niveau du pont des Belles fontaines et du franchissement des voies du P.O., 1954.
AD Essonne (1502W128).

En somme, c'est le traitement urbain et paysager d'une voie rapide qui est sacrifié aux cadences d'une circulation qui tend à éliminer les véhicules trop lents et se protège en raréfiant les intersections et en séparant les réseaux (passages souterrains). Parallèlement, la percée routière opère comme le cheval de Troie dans le tissu urbain : d'autres services installent dans la tranchée leurs réseaux – conduites de gaz, câbles électriques, lignes téléphoniques, égouts sous chaussée – à moindre coût.

L'autoroute du Sud, conçue dès 1936 comme dégagement des R.N.7 et 20, dont le tracé à mi-chemin des deux axes est arrêté définitivement par décret du 19 décembre 1952, devait conduire jusqu'à Ris-Orangis où elle retrouvait la R.N.7. Le premier tronçon, ouvert en 1960, soulage aussitôt la nationale 7 qui regagne une certaine fluidité : en 1967, la R.N.7 voit passer chaque jour 9 964 véhicules contre 50 000 sur l'autoroute à Wissous[illegible]. Désormais, le transit routier concerne essentiellement les dessertes d'intérêt régional ou local, tandis que l'autoroute assure les liaisons interrégionales. Mais, progressivement, on assiste à une prise de conscience des problèmes que suscite la traversée d'une agglomération par une voie rapide. Le décret du 30 novembre 1961 définit les servitudes d'urbanisme concernant la construction aux abords des grands axes. Des marges minimum de retrait sont imposées à la construction en bordure des grands itinéraires ; *l'instruction sur les servitudes d'urbanisme aux abords des voies rapides*[illegible] prévoit ainsi, en mars 1968, que les édifices à usage d'habitation ou de bureaux, les constructions scolaires et les locaux d'hospitalisation devront respecter une marge de reculement d'au moins 100 m par rapport à la plate-forme. La zone non aedificandi et la marge de reculement ne peuvent accueillir que des parcs de stationnement, des aires de stockage, des équipements sportifs et de loisir. Des plantations peuvent y être exigées. Rares sont donc les constructions érigées le long de la nationale : quelques commerces – deux garages – s'implantent en retrait, près du pont des Belles fontaines ; le groupe scolaire Edmond-Michelet (rue Blazy), construit en 1969 par Paul Ohnenwald, s'inscrit en marge du retrait imposé. Comme le recommande l'instruction de 1968, face au risque de coupure urbaine que fait courir la voie rapide, quelques dispositifs assurent une certaine continuité de quartier à quartier : des feux organisent au niveau de l'observatoire la communication entre bourg et Plateau, tandis qu'une passerelle assure la permanence et la sécurité des circulations piétonne et

cycliste au-dessus de la route, pour une constante relation entre les lotissements et le centre ville. Des passages protégés (refuges) au niveau des rues Pivert et Blazy facilitent les échanges entre route nationale et voirie locale.

Pourtant, les travaux d'élargissement n'ont pas permis d'adapter à ce trafic un axe dont l'espace urbain est sacrifié à la circulation routière. Cette coulée dangereuse et bruyante, polluée par les rejets automobiles et les nuisances sonores, apparaît étrangère à la ville traversée ; c'est un territoire entièrement voué au monde de la route (feux, panneaux de signalisation, publicités multiples, enseignes) et réservé à la consommation et au mode de vie qu'il engendre (garages, postes d'essence, dépôts de concessionnaires, entrepôts de véhicules d'occasion, commerces de pièces détachées, cafés, restaurants, hôtels...).

Durant les décennies soixante-dix et quatre-vingt, Juvisy s'insère toutefois entre les mailles du filet tissé par les radiales élargies et le réseau des rocades concentriques mises en place par les VIe et VIIe plans (1971-1975 et 1975-1980). Le projet d'Autoroute Interurbaine de Seine-et-Oise (ARISO) qui prévoit dès 1960 de franchir la Seine entre Athis-Mons et Vigneux, est abandonné vers 1985 ; la Francilienne, plus loin de Paris, est une rocade qui doit relier l'A5, la R.N.7, l'A6, la R.N.20 et l'A10. Décidée vers 1984, elle assure la liaison entre les cinq villes nouvelles. Finalement, entre l'A86 et la Francilienne, une autre rocade s'insère au nord de Juvisy, la liaison A10, R.N.20, A6, R.N.6 par Champlan, Chilly-Mazarin, Athis-Mons, Villeneuve-Saint-Georges, Crosne, qui met en relation des zones d'intérêt stratégique, porteurs de forte croissance : Saclay, Orsay, Massy-TGV, Aéroport d'Orly, Rungis, Évry. À quelques années d'écart, l'A126 reprend donc le projet de l'ARISO. Ainsi Juvisy, cerné au nord comme au sud par des rocades, échappe encore à l'autoroute qui ne mord pas sur son territoire et n'y ouvre aucune sortie. La présence de la R.N.7 place Juvisy au cœur d'un maillage très dense de voies rapides ; mais, par un effet paradoxal, tout en retirant le bénéfice d'une telle situation, elle lui doit une relative tranquillité qui lui confère désormais le charme inattendu d'une ville résidentielle. L'évolution parallèle des réseaux ferroviaires conduit alors à un paradoxe comparable.

Le franchissement du pont des Belles fontaines par la R.N.7 : vue prise en 2005 en direction de Viry-Châtillon.

Le triage de Juvisy en 2005.

Grandeur de la gare voyageurs, décadence du triage ferroviaire

Alors que s'amenuise l'importance stratégique du triage de Juvisy (qui causa sa perte durant la guerre et sa reconstruction), la gare voyageurs dont le rôle de plaque tournante dans la desserte de la banlieue ne cesse de croître, va vite se trouver à l'étroit dans les installations existantes.

À l'aube des années soixante, le triage de Juvisy s'impose comme l'un des plus importants de la région parisienne tant par le volume des wagons traité que par l'ampleur et l'efficacité de ses installations. Pourtant, l'évolution progressive des transits nationaux, la réorganisation des approvisionnements de la région parisienne et le retard pris par le rail dès cette époque dans la concurrence entre moyens de transport, conduisent lentement cet équipement exceptionnel à un déclin qui s'achèvera par la fermeture du site. On assiste, en effet, dans les années soixante et soixante-dix, à une concurrence accrue entre la route et le rail sur le marché du transport des marchandises dont la première sort victorieuse. L'essor du réseau autoroutier national, et international, le développement des petites entreprises de transport entament peu à peu le marché du fret aux dépens d'un acheminement ferroviaire lent et incertain. Un système économique toujours plus soumis aux impulsions de la demande exige la mise en place d'une chaîne de production à flux tendus qui ne se satisfait plus des lenteurs du rail et trouve dans la livraison automobile un outil approprié pour sa réactivité et sa souplesse (un service à domicile), adapté au transport de volumes limités. Cette période voit ainsi le trafic ferroviaire attaqué sur tous les fronts : l'essor du transport aérien intérieur et celui des camions réfrigérés concurrencent rudement un transport accéléré où le rail réalisait ses meilleures performances grâce à un trafic de Grande Vitesse et à un matériel roulant adapté au transport des viandes et poissons, fruits et légumes, produits laitiers et autres dentées périssables[107].

Ce sont, alors, tous les triages de la région parisienne qui traversent de sérieuses difficultés car leur fonctionnement reste lié à une forte centralisation ferroviaire. Or, cette organisation, qui doit sa justification à l'histoire des réseaux et à la politique d'aménagement du territoire des gouvernements du XIXe siècle, se trouve remise en question par l'installation de dessertes transversales qui rendent peu à peu obsolètes ces vastes équipements. D'autant que, au sud de l'Île-de-France, l'ouverture entre 1964 et 1968 du Marché d'Intérêt national de Rungis

Guérite de poste d'aiguillage.

et de sa gare de triage enlèvent encore à Juvisy le trafic des denrées alimentaires qui y parviennent directement pour y être traitées[108]. Le trafic de la Grande Ceinture s'en ressent aussi, qui doit se réorganiser. À partir des années quatre-vingt, l'essor et le développement de l'informatique facilite la gestion des triages par l'introduction de l'automatisation dans la régulation du mouvement des wagons, dans la commande des itinéraires de débranchement, dans le fonctionnement des aiguilles et dans la direction des locomotives de refoulement[109]. L'efficacité de la gestion automatique des triages et la réduction du trafic de celui de Juvisy amènent la S.N.C.F. à le fermer progressivement de 1986 à 1994, au profit des triages de Villeneuve-Saint-Georges (au sud) et du Bourget (au nord) dont l'automatisation poussée accroît la supériorité concurrentielle.

La même période connaît une évolution inverse du trafic voyageurs. Si le nombre des convois de marchandises se contracte d'année en année, la gare voyageurs doit à la fois traiter le passage à grande vitesse (140 km/h) des trains rapides et express reliant Paris au réseau sud-ouest, et organiser la migration quotidienne alternée de plus de *60 000 voyageurs qui partent de Juvisy, y transitent* ou encore y trouvent une correspondance. En dehors des gares parisiennes, Juvisy devient désormais la 4e gare d'Île-de-France, en nombre de voyageurs[110]. Car, succédant à la création du R.E.R. A – desserte Est-Ouest (1969) –, puis

à celle du R.E.R. B, – desserte Nord-Sud (1977-1981) –, la Transversale Rive Gauche (T.R.G.) constitue dès 1979 une troisième ligne R.E.R. (ligne C) traversant Paris[111]. Cette nouvelle ligne, dont l'exploitation incombe totalement à la S.N.C.F., met en relation les dessertes de Paris-Orsay vers Étampes et Dourdan via Juvisy, et celles de Paris-Invalides à Versailles-Rive-gauche ; dans un deuxième temps, l'embranchement sur la Petite Ceinture au niveau de la Maison de la Radio met le réseau en correspondance avec les lignes de banlieue de Paris-Saint-Lazare. En outre, la traversée de Paris met les voyageurs en correspondance avec plusieurs lignes du métro urbain[112].

La diversité des itinéraires proposés attire une affluence considérable nécessitant un nombre de trains d'autant plus élevé que la plus grosse part de ce trafic se concentre chaque jour sur deux tranches horaires, dont les pointes se situent entre 6h30 et 8h30 le matin, et entre 17h et 19h le soir. Ainsi, entre 7h30 et 8h30, 58 trains (R.E.R. C et D) s'arrêtent à Juvisy, parmi le millier de trains quotidiens. Les difficultés que rencontre la S.N.C.F. à Juvisy sont donc doubles : accueillir et transporter une affluence considérable dans un espace et un temps limité ; organiser le passage, la réception et l'expédition de convois hétérogènes, composés à la fois de trains de voyageurs (grande lignes et banlieue), de trains de marchandises et de trains de messageries[113]. Jusque vers 1978, le trafic circulant sur ce complexe ferroviaire est géré à partir de sept postes d'aiguillages, répartis le long d'une zone d'intervention de 6 km environ.

Mais l'accroissement du volume du trafic banlieue et l'usure des postes d'aiguillages conduisent la S.N.C.F. à repenser l'organisation du trafic banlieue de Paris-Austerlitz à Juvisy et son mode de gestion à la lumière des progrès des systèmes automatisés. C'est ainsi que l'entreprise décide d'installer un Poste tout Relais à transport Souple (P.R.S.) dont la mise en service a lieu le 23 janvier 1983[114]. Cet équipement, érigé sur la fourche à l'entrée nord de la gare, commande 19 voies principales de circulation dont 12 à quai (soit 90 km de voies), 5 faisceaux de voies de service et 4 accès d'embranchements privés[115]. L'édifice se compose de deux pièces, la salle à relais et celle des aiguilleurs aux larges vitrages donnant de tous côtés sur les voies. La réalisation du projet juvisien a fourni l'opportunité de créer un système normalisé de suivi des trains (S.N.S.T.) de structure modulaire et donc aisément adaptable à tout plan de voies sans reprise d'études, de matériel et de logiciel, doté d'un Tableau de Contrôle Optique (T.C.O.). Aujourd'hui, ce poste en forme de pyramides tronquées – dont une inversée – dresse toujours sa structure métallique tridimensionnelle au-dessus de la bifurcation. Sa situation de vigie, en avant-poste de la gare, lui vaut d'être le bâtiment le plus visible de tous les voyageurs.

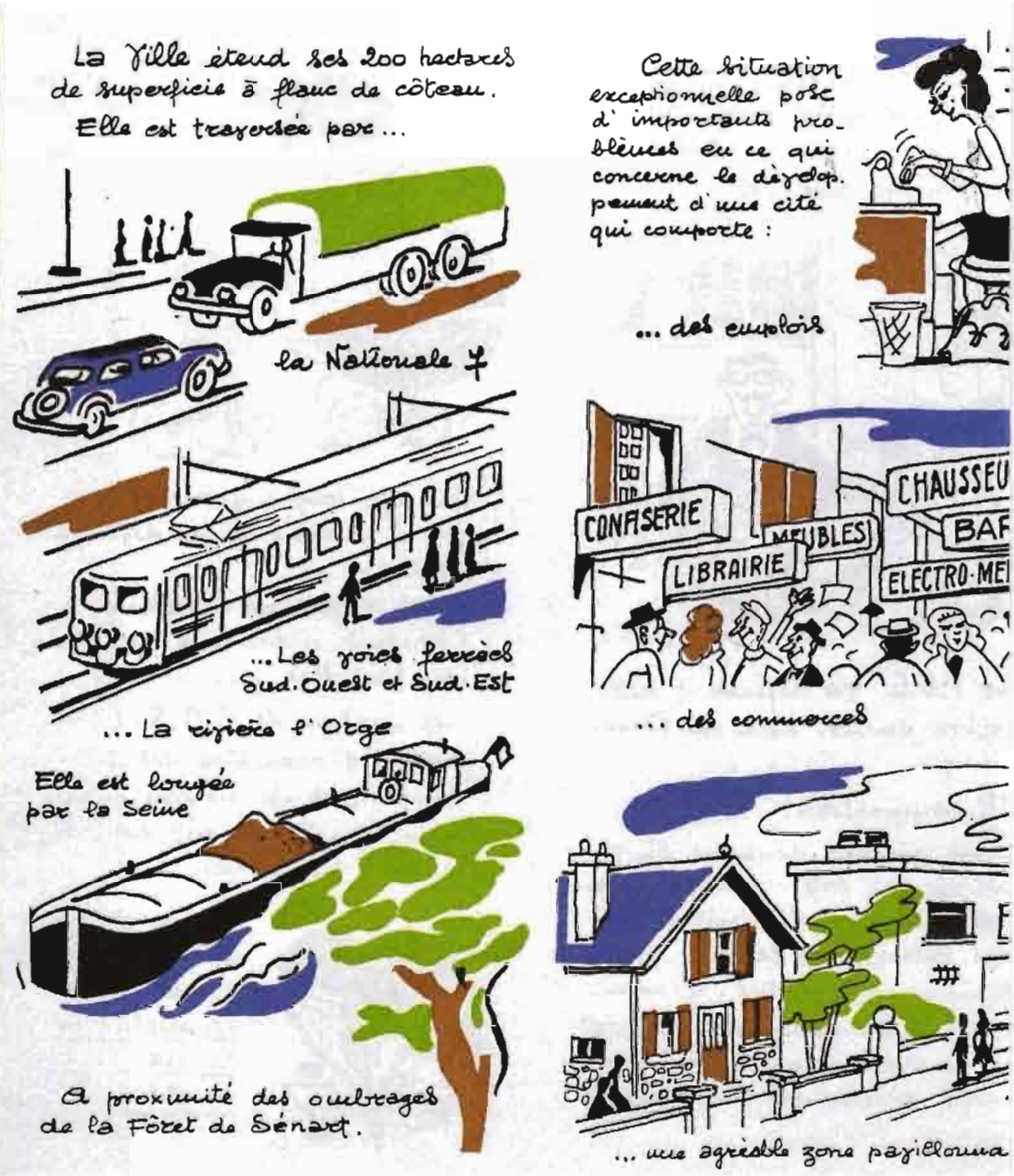
Pour faire face au nombre croissant d'usagers qui, du fait de la hausse continue des prix des logements parisiens, puis grâce à l'instauration de la carte orange en 1975, s'installent toujours plus nombreux en grande banlieue, la S.N.C.F. ne peut multiplier les trains à l'infini. La société s'oriente donc d'abord – au lendemain de la Libération – vers la mise en service de rames automotrices en acier inoxydable (les « petits gris » des banlieusards), version francisée de modèles américains[116]. Ces rames qui vont incarner, trente ans durant, la desserte de banlieue, sont constituées de modules de deux caisses dont l'une est remorquée, puis de trois caisses dont l'une est motrice ; ces modules s'assemblent pour former des convois de neuf à douze voitures selon les besoins. Durant les années quatre-vingt, ces rames cèdent progressivement la place à des rames à forte capacité (à 2 niveaux), de remplissage rapide (accès larges et multiples) et aux accélérations puissantes. La société réduit toujours plus l'intervalle entre deux rames et s'oriente vers une plus grande diversification des dessertes (par sections).

Le P.R.S. (Poste tout Relais à transport Souple), mis en service en 1983, dominant les voies du réseau P.L.M.

Rame automotrice de banlieue (de type Z20500) à deux niveaux, mise en service au début des années quatre-vingt-dix.

Mais les usagers déplorent la saturation des quais bondés aux heures de pointe et la difficulté des échanges de réseau à réseau dans des souterrains embouteillés. Alors que Paris-Austerlitz s'est doté en 1969 d'une gare de banlieue souterraine modernisée, dans la foulée de la création des lignes de R.E.R. et de l'interconnexion des réseaux R.A.T.P. et S.N.C.F., les espaces de circulation sous la gare de Juvisy souffrent quotidiennement d'un engorgement pénible, voire dangereux. L'importance du volume des échanges ne trouve pas d'issue proportionnée dans les deux passages souterrains existants, désaxés l'un par rapport à l'autre, alors que la largeur du passage sous les voies du P.L.M. se limite à 3 m. En outre, l'escalier desservant le hall du bâtiment voyageurs provoque dans sa jonction avec le souterrain transversal des difficultés supplémentaires. Pour assurer la fluidité des échanges d'un réseau à l'autre et faciliter l'accès aux voies des usagers entrant, la S.N.C.F. décide de dissocier les flux en créant un nouveau passage sous les voies du P.L.M. de 4 m de largeur, tandis que l'accès côté Draveil ne dessert plus les quais de ce réseau. Sous le bâtiment voyageurs, une salle souterraine est creusée (de 500 m²) qui assure la jonction entre les souterrains existants (sous les voies du P.O. et du P.L.M.) et le nouveau passage (sous les voies P.L.M.). Cette nouvelle salle d'échanges et de correspondances est dotée de distributeurs automatiques de billets pour réduire les encombrements liés aux guichets ; on y accède depuis le hall central par un large escalier doublé d'un escalier mécanique[117]. À cette époque, les quais sont réaménagés, débarrassés de constructions désaffectées, et les abris voyageurs sont alors rénovés.

Comme on l'a vu, l'aménagement d'entrées nouvelles offre désormais aux juvisiens un accès plus direct et rapide aux réseaux. À l'Est, la désindustrialisation des bords de Seine libère l'espace nécessaire à l'aménagement d'un parc de stationnement indispensable aux usagers qui s'y rendent en voiture. Mais l'accès à la gare des habitants des communes voisines, assuré par des lignes de car, bénéficie alors d'un réaménagement global : côté Seine, les cars peuvent désormais stationner à proximité de sorties où les voyageurs trouvent des abris. Côté ville, une vaste gare routière permet d'assurer une desserte au plus près du rail tandis qu'un giratoire organise la distribution des transports collectifs dans diverses directions. Enfin, côté fourche, à proximité de l'ancienne halle aux marchandises, un relais de cars attend les usagers en partance vers Viry-Châtillon et Savigny-sur-Orge.



Dépliant distribué par la municipalité aux habitants durant la campagne du P.O.S. de 1973-1974 afin de les informer et de les sonder sur les données majeures de l'urbanisme juvisien. Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux.

Modernisation urbaine et participation citoyenne

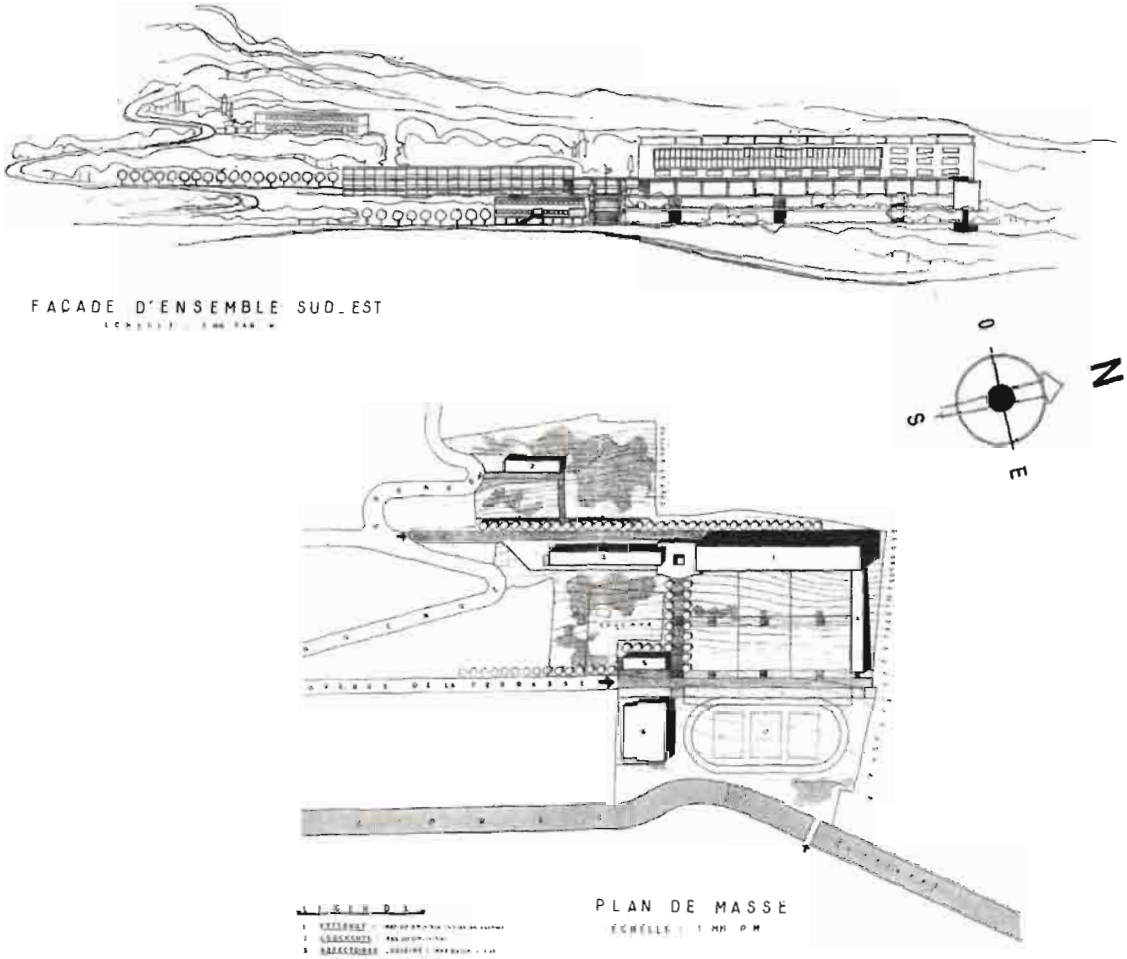
Mosaïque ornant le mur pignon du gymnase Jules-Ladoumègue, rue Jules-Ferry, posée en 1966 par l'entreprise Mazzioli d'après les cartons de Ladislas Kijno.

Les équipements des années soixante

De même que l'importance de la gare attire à Juvisy nombre de banlieusards issus des communes environnantes, de même, sa centralité territoriale et ses responsabilités à la tête d'un nouveau canton obligent le chef-lieu à se doter d'équipements et de services dont l'importance dépasse largement celle de la commune propre.

L'augmentation de la population de Juvisy et la promotion de la ville à la tête d'une circonscription lui valent un surcroît de responsabilités dont l'administration exige des locaux bien plus amples. En contrebas de l'hôtel de ville, la municipalité fait donc construire en 1965 par Paul Ohnenwald un centre administratif, bâtiment en équerre de deux étages dont la façade intérieure de béton enduit contraste avec la pierre de parement apposée face à l'ancien château. Une galerie couverte d'un auvent de béton cerne la cour intérieure et protège l'accès aux vastes salles du rez-de-chaussée (salle du Conseil ; services techniques). À proximité, un commissariat établi rue Victor-Hugo remplace l'ancienne brigade de gendarmerie et recentre les services de police urbaine en les installant sur la Place du Maréchal-Leclerc dont il occupe le flanc Est et borne l'espace.

L'allongement général des études pousse au-delà de l'enseignement primaire une grande partie de la jeunesse du baby-boom qui prolonge sa scolarité jusqu'au collège. La ville de Juvisy qui en était jusqu'alors dépourvue, transforme en Collège d'Enseignement secondaire en 1969 l'ancien groupe scolaire Ferdinand Buisson (rue Carnot). Pour satisfaire les besoins de l'enseignement primaire, la ville fait construire rue Blazy un nouvel ensemble, le groupe scolaire Edmond-Michelet. L'établissement, conçu par l'architecte Paul Ohnenwald, dispose de dix salles de classe mixtes, en retrait de la zone non aedificandi qui borde la R.N.7. La construction de béton armé repose sur des fondations spéciales car elle est implantée sur le sol instable d'un ancien bras de l'Orge[118].



Lycée intercommunal Marcel-Pagnol : plan de masse et élévation des façades de l'ensemble signés de l'architecte François Davy, 1969. AD Essonne (1502W1495).

Pour éviter aux enfants de Juvisy et d'Athis, issus du C.E.S., de devoir s'éloigner de leur commune pour poursuivre leurs études secondaires, le Ministère de l'Éducation Nationale décide en 1967 la construction d'un lycée classique, moderne et technique (commercial) de second cycle, au titre des programmes des constructions industrialisées métalliques[119]. Le programme pédagogique, approuvé le 11 juillet 1967, est fixé à 1 324 élèves dont un millier pour les options classiques et modernes, et 324 pour l'enseignement technique commercial. Le lycée intercommunal est implanté sur un terrain à cheval sur Athis-Mons et Juvisy, de part et d'autre de l'avenue de la Terrasse. L'architecte François Davy[120] décide de n'utiliser que la partie du terrain située au nord de l'avenue de la Terrasse, et donc sur la commune d'Athis. Le programme général, sans surprise, se conforme à celui des constructions industrialisées du second degré publié par le Ministère en 1968 sous forme de documents et de plans

types, relatifs au secrétariat, à la dactylo-mécanographie, à la comptabilité, aux salles de travaux pratiques et à celles de travaux manuels éducatifs féminins du second degré (cuisine/entretien ; repassage/buanderie). Le plan masse dessiné par l'architecte, qui tient compte de la forte déclivité du terrain, fait apparaître plusieurs bâtiments :
- celui de l'Administration (en rez-de-chaussée) et des logements de fonction (aux premier et deuxième étages).
- l'aile des locaux d'enseignement général, de deux étages, à soubassement partiel occupé par le réfectoire.
- l'aile affectée à l'enseignement spécialisé, de deux étages, sur un soubassement partiel.

La réalisation du programme technique, approuvé le 5 septembre 1967, va prendre du retard du fait de la déclivité d'un terrain comportant des nappes d'argile verte à l'origine de résurgences multiples, nécessitant des pieux de 12 à 16 m de longueur[121]. La réception intégrale et définitive du lycée intercommunal de Juvisy-Athis a lieu le 13 mai 1971[122].

Parallèlement, un Centre d'Études techniques féminines est implanté à Juvisy de part et d'autre de l'Orge, en limite d'Athis-Mons, partie sur la propriété de l'ancienne « casa mexicaine » (rue de la Terrasse), partie sur un terrain donnant sur l'avenue du Général-de-Gaulle. Si, dans un premier temps, l'administration s'installe dans les murs de la luxueuse villa, les classes sont logées dans des baraquements préfabriqués.

Le Plan de Reconstruction et d'Aménagement prévoyait d'installer des équipements de sport entre les voies du P.O. et la R.N.7[123] ; mais ces projets resteront lettre morte car la crise du logement de l'après-guerre contraint la municipalité à annexer partiellement ces terrains pour y bâtir des immeubles H.L.M. (rue Jules-Ferry). L'exiguïté et le relief qui affectent le territoire de Juvisy privent ainsi la commune de l'espace nécessaire à l'établissement d'un terrain de sport et la conduisent à en installer deux (le stade Nungesser-et-Coli et le stade Georges-Maquin) sur le territoire voisin de Viry-Châtillon, qu'elle acquiert en 1951.

Mais la pratique des autres sports (basket, hand-ball, volley-ball...) souffre de l'absence d'un local clos et couvert. Aussi la municipalité décide-t-elle en 1963[124] la construction d'un gymnase scolaire et extra-scolaire, dans un projet à deux volets : la première tranche – la plus urgente – concerne la réalisation du gymnase seul, la seconde envisage la construction ultérieure de deux doubles plateaux d'évolution et d'une piscine de 25x10 m. L'architecte Paul Ohnenwald fournit dès 1962 le plan masse d'un complexe sportif à établir entre Orge et voies ferrées[125].

Le gymnase des Belles fontaines – dit Gymnase Jules-Ladoumègue – est réalisé en 1965-1966 sur les plans de l'architecte P. Ohnenwald. L'infrastructure de maçonnerie, réalisée par l'entreprise parisienne Marc Rimoli, repose sur des fondations spéciales – les pieux forés « Les Pieux forts » – car le site est celui de l'ancien lit naturel de l'Orge. Le bâtiment de plan rectangulaire (d'environ 100 m sur 50 m) est couvert d'un toit à une seule pente porté par une charpente de bois lamellé-collé. Le principal mur gouttereau est ouvert de larges baies de verre opaque et doublé, diffusant un abondant éclairage latéral sur la piste. En contrebas, à l'intérieur, trois rangs de gradins forment une tribune sommaire. À chaque extrémité du gymnase, les pignons extérieurs sont ornés de mosaïques de pâte de verre signées de l'artiste Kijno. Elles représentent des formes géométriques évoquant un oiseau, de couleur rouge, jaune et noire sur un fond blanc. Chaque mosaïque, constituée de pièces irrégulières probablement fixées sur place, et exécutée en 1966, est l'œuvre de l'atelier parisien Mazzioli[126].

Le deuxième volet du projet de 1963 comportait la création d'une piscine municipale (*Suzanne-Berlioux*). Dans le cadre de la deuxième loi-programme d'équipement

Gymnase Jules-Ladoumègue, rue Jules-Ferry : vue intérieure.

sportif et socio-éducatif, Joseph Comiti, Secrétaire d'État à la Jeunesse, aux Sports et aux Loisirs, souhaite favoriser « la réalisation de piscines particulièrement économiques au niveau des petites villes où s'effectue la décentralisation de l'enseignement du second degré, grâce à l'implantation des collèges d'enseignement secondaire »[127].

C'est en effet l'époque où, afin de rattraper le retard du pays en matière d'équipements publics de natation sur ses voisins européens[128], Joseph Comiti lance en 1969-1970 deux concours nationaux sur le thème de la production industrialisée de piscines économiques et transformables[129]. La municipalité de Juvisy opte alors pour le type « Iris » dont la formule offre l'avantage d'une solution modulable en fonction de la fréquentation, et d'un parti à transformation saisonnière avec couverture mobile. Le module de base qui est installé à Juvisy, se compose ainsi de deux parties distinctes. Un corps de bâtiment regroupe le hall d'entrée, le local des bains-douches, deux espaces symétriques de vestiaires/sanitaires (hommes-femmes) séparés par un local de rangement et un poste de surveillance (maître-nageur) et de secrétariat. Dans un angle, des installations techniques abritent la chaufferie et la centrale de traitement de l'eau.

Le second corps de bâtiment est essentiellement constitué du bassin de 25 m sur 10 m, doté de quatre couloirs, descendant en pente douce du petit vers le grand bain. Cette partie est protégée par une couverture légère de panneaux en bacs d'acier à charpente métallique télescopique (à manœuvre électrique) qui, aux beaux jours, permet l'ouverture intégrale du bassin. Sur trois côtés, ce dernier est clos de parois vitrées coulissantes qui, en toute saison, offrent un dégagement visuel aux baigneurs. Les parois rétractables permettent également, l'été venu, un accès immédiat à la plage artificielle qui borde l'établissement. De son décor d'origine, la piscine conserve les parements de « micro-mosaïque » de grès cérame (type « Émaux de Briare »), posés par plaques préfabriquées, dont la teinte violet-mauve s'harmonise avec la vive polychromie des vestiaires (aux camaïeux bleu/vert pour les hommes, rouge/orange pour les femmes).

Piscine inter-communale Suzanne-Berlioux : vue générale du bassin de natation.

L'impulsion donnée par le peintre Camille Lambert en faveur d'une initiation artistique pour tous se poursuit après-guerre dans deux directions. En 1954, l'artiste fait don de sa propriété juvisienne à la ville : en plus des œuvres qui y sont conservées, il lègue aussi sa maison à charge pour la municipalité d'y poursuivre et d'y développer (après sa mort, en 1961) l'école de peinture et de dessin fondée avant-guerre[130]. Cette école qui dispense à la fois un enseignement d'art industriel et d'initiation aux arts plastiques, poursuit sur sa lancée ses activités jusque vers 1970.

Parallèlement, à l'initiative de la « Société des Artistes autonomes de Bel'Fontaine » et de l'association « Arts et lettres de Bel'Fontaine », se développe un « Salon International Paris Sud » qui réunit chaque année des artistes professionnels. La salle des fêtes accueille alors des artistes locaux, parisiens, de province voire de l'étranger, présentés par des galeries, et répartis en quatre sections (peinture et dessin ; sculpture ; arts décoratifs ; tapisserie). Un jury présidé par le maire, qui rassemble aussi des artistes établis (des prix de Rome comme G. Cheyssial, R. Martin, D. Octobre ou Treverdy, R. Andréi, grand prix national des arts) et des critiques d'art, distingue des œuvres qui, en marge d'un art officiel acquis à l'abstraction et aux expérimentations, renouent avec la tradition artistique et se réfèrent à la figure humaine, à la nature, au décor de la vie quotidienne. Cette manifestation, assez emblématique d'une politique culturelle de prestige, marque aujourd'hui encore le décor public juvisien : l'hôtel de ville ne lui doit-il pas ses œuvres de René Andréi ou le ruban de Mœbius de Guss W. Wolfle[131] ?

Le parc des Belles fontaines avec, à l'arrière plan, le petit château de la Cour de France.

Le premier P.O.S. de Juvisy

Pour maîtriser la pression constante de la spéculation immobilière qu'attise l'importance toujours croissante de l'interconnexion ferroviaire et ajuster l'aménagement public au plus près des besoins du plus grand nombre, les élus ne disposaient jusqu'alors de l'outil capable de saisir l'évolution de la ville et d'analyser la volonté générale ; il manquait une structure susceptible de traduire cette volonté en propositions urbanistiques, en concertation avec les divers partenaires politique, administratif et institutionnel. L'alternance politique résultant des élections municipales de 1971 et la volonté du nouveau maire de maîtriser l'évolution de la ville et d'établir un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) inspirent à la nouvelle équipe l'initiative d'une consultation publique[132] préalable à la conception d'un plan engageant l'avenir[133] d'une population qui passe de 11 564 habitants en 1962[134], à 12 305 habitants en 1982 et 11 868 habitants en 1990 (mais 11 937 en 1999)[135]. Dans un premier temps, la municipalité demande à la population de réfléchir au mode de vie qu'elle envisage à l'échelle locale. La campagne du P.O.S. se traduit en 1973-1974 par des réunions publiques par thèmes et par quartiers. Pour sensibiliser la population et alerter l'opinion, des dépliants sont distribués qui interrogent les juvisiens sous forme de bandes dessinées, des questionnaires sont remis aux habitants, une affiche en forme de jeu de l'Oie explique aux habitants les données majeures du problème urbain. Puis des groupes de travail et une commission extra-municipale se réunissent pour étudier les diverses propositions émanant de la population. Dans un deuxième temps, un bureau d'études – le groupe « Dédale » – n'intervient que pour concrétiser et traduire en termes techniques les idées directrices issues de la consultation.

De la consultation se dégage une majorité de juvisiens pour souhaiter un détournement des circulations de transit au-delà du centre ville, ainsi que de meilleures relations entre les quartiers. Les commerçants de la Grande-Rue attendent de la municipalité une aide pour mieux résister à la concurrence qu'exercent les grandes surfaces qui se multiplient sur le Plateau (aux environs de Juvisy), en attirant une clientèle qui ne se déplace qu'en voiture. L'opinion moyenne, plutôt satisfaite de son cadre de vie, n'attend pas de bouleversement majeur, inclinant pour un maintien du *statu quo*. Les défenseurs de la nature

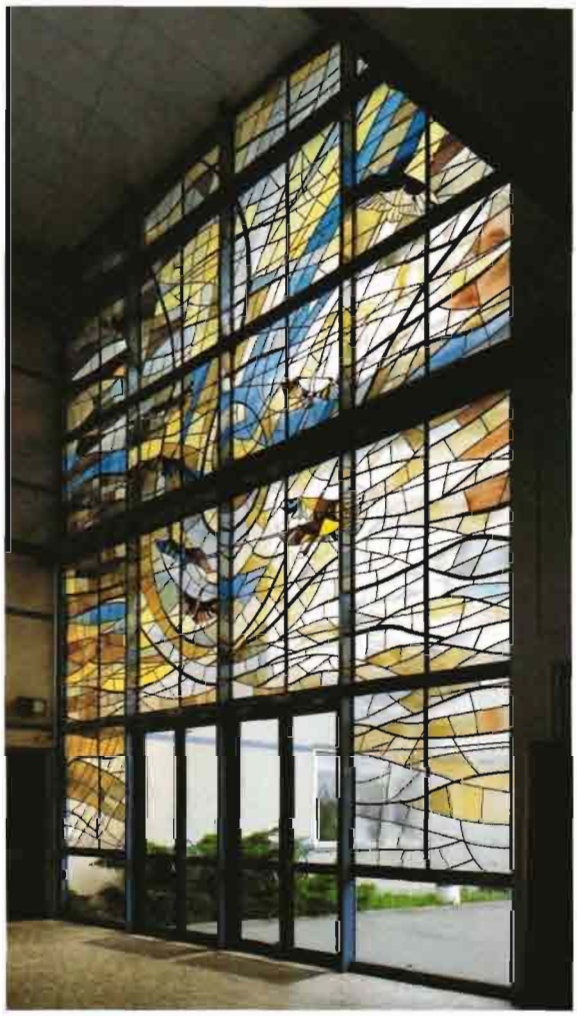
Dépliant distribué par la municipalité aux habitants durant la campagne du P.O.S. de 1973-1974 afin de les informer et de les sonder sur les données majeures de l'urbanisme juvisien. Collection Musée de l'Île-de-France, Sceaux.

demandent l'aménagement d'un chemin piétonnier le long de l'Orge, quitte à empiéter sur les propriétés riveraines. Ils demandent aussi à la municipalité d'acquérir le Bois des Oiseaux promis aux lotisseurs. La jeunesse du Plateau ne se satisfait plus du cinéma L'Éden et réclame un véritable équipement socio-culturel, voire une Maison des jeunes et de la culture.

Dans l'immédiat, la municipalité en retire une double conclusion[136] : la difficulté de changements de grande ampleur du fait des contraintes locales (le site, les réseaux...) et de l'équilibre précaire des quartiers ; la nécessaire vigilance des élus sur la qualité de la vie locale. Ainsi la ville acquiert sans tarder le Bois des Oiseaux, définitivement soustrait aux risques d'urbanisation. Dans cette perspective, la ville abaisse tous les C.O.S. (coefficients d'occupation des sols) afin de décourager les opérations spéculatives, sauf aux abords de la R.N.7 et dans les deux quartiers commerçants que l'on souhaite conforter. Les quelques terrains libres du centre-ville sont réservés par la commune qui projette d'y établir des équipements socio-culturels et améliorer la circulation.

Fort du succès ponctuel de la campagne du P.O.S., le successeur de M.Thévenet – André Bussery – souhaite en 1977 poursuivre la réflexion engagée sur l'avenir de l'aménagement urbain. La création d'un Atelier Public d'Architecture et d'Urbanisme[137] traduit le souci du maire de rapprocher et de faire travailler en concertation élus, population, services extérieurs et partenaires de la ville. L'A.P.A.J. (Atelier Public d'Aménagement de Juvisy) doit être, aux yeux de l'édile, un instrument rompant avec les procédures antérieures de réhabilitation des quartiers, guidées par une logique de secteur privé qui, sans tenir compte des aspirations des habitants, se soldaient souvent par l'éloignement hors de la ville, ou en marge, des populations défavorisées[138]. L'Atelier joue aussi un rôle d'interlocuteur vis à vis de tous les partenaires de la commune dans les opérations qui touchent au cadre de vie et à l'espace public : promoteurs, S.N.C.F, R.A.T.P., D.D.E., Région Île-de-France....

Le premier P.O.S. de Juvisy, approuvé le 24 août 1978, s'avère donc à la fois conservateur et consensuel. Il vise d'abord à protéger les secteurs pavillonnaires de tout risque de densification sauvage et à préserver les espaces verts existants de l'appétit des bâtisseurs (parcs de la mairie, du château, des Oiseaux,...). Il se propose encore de revitaliser le cœur de ville par l'aménagement de la Grande-Rue en voie piétonne : en conséquence, la couverture du bief de l'Orge et le remplacement de l'ancien moulin par des bureaux de la Société Générale confèrent à l'ancienne place du marché une fonction de parking agrandi ; parallèlement, une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat s'accompagne de la création d'équipements collectifs parmi lesquels le Centre culturel (regroupant médiathèque, salle d'art et d'essai Agnès Varda, Conservatoire Marius Constant), le nouveau gymnase et la piscine[139]. Les grands ensembles résidentiels élevés au cours des décennies soixante et soixante-dix sur le front de Seine (quai Gambetta, rue Montessuy) et à proximité de la gare étaient loin de résoudre le problème du logement des juvisiens défavorisés : quelques programmes de logement social (locatifs, ou en accession aidée à la propriété) sont alors réalisés en centre-ville (résidence des Peupliers, immeuble Saint-Charles) tandis qu'un pôle d'activités économiques (le « centre Hoche ») est aménagé dans l'entre-voies à l'emplacement de l'ancienne graineterie Piennes-Larigaldie. Aux limites ouest de la commune, les derniers terrains agricoles de la ferme de Champagne font l'objet d'une Z.A.C. (Zone d'Aménagement Concerté) : la ville les acquiert en prévision d'un programme mixte de lotissements privatifs, de logements collectifs sociaux et la création d'une école maternelle. Ils viendront compléter l'équipement d'un quartier où 200 logements ont été créés vers 1965 par les architectes Légier,Viault et Ziegler.



Lycée professionnel Jean-Monnet, 51, avenue du Général-de-Gaulle : verrière fermant le hall d'entrée.

La dynamique du P.O.S. : la poursuite de l'équipement communal

Sur le Plateau, en effet, l'aménagement de la Z.A.C. Champagne, au cours des années quatre-vingt, est l'occasion pour la ville de doter ce quartier excentré en pleine mutation d'une école maternelle et d'un centre socio-culturel dont la revendication s'était manifestée dès les premières consultations des années soixante-dix. Ce complexe doit son originalité profonde au parti adopté par les architectes Jacques Hesters et Brigitte Oyon : un volume extérieur élémentaire d'une apparente simplicité dissimule sous un même toit deux équipements de quartier revendiquant une certaine monumentalité, bien que de faible hauteur[140]. Au centre d'un carré de 45 m de côté, – format de la parcelle –, un espace circulaire détermine une distribution interne assez complexe dont la dynamique est concrétisée par la courbure du mur intérieur. Cette géométrie ludique crée des volumes de plain pied sur l'extérieur, et met en relation les espaces les plus intériorisés (patio, cour). La distinction dedans/dehors régit une cohabitation qui doit sa viabilité à la protection d'un univers en harmonie avec ses usagers en culotte courte, et à l'ouverture sur la ville des locaux destinés aux jeunes du quartier.

Au centre ville, l'espace du tribunal accolé au lendemain de la guerre à la salle des fêtes, ne répond plus au volume d'affaires que connaît une commune de grande banlieue ; le tribunal d'instance fait ainsi l'objet d'une transformation et d'une extension opérée par l'architecte Jean-Paul Ganne. Les locaux plus vastes, répartis sur deux niveaux, distribuent l'espace nécessaire aux salles d'audience et au personnel (juges, greffiers, enquêteurs, secrétaires...), ainsi qu'aux outils de travail d'un traitement moderne des affaires (archives, bibliothèque). Le bâtiment de béton nu qui se greffe sur le pignon Est de la salle des fêtes, dessine une façade discrète qui s'inscrit dans les travées d'accès au marché public situé au rez-de-chaussée[141].

La halle, que ses architectes avaient largement ouverte sur l'extérieur par une voûte ajourée et un pignon à claustras, fait l'objet d'un aménagement visant à clore de stores métalliques l'espace intérieur en dehors des heures de marché, et à vitrer les claustras afin de réduire les courants d'air dont se plaignent les commerçants. Des étals fixes de

École maternelle Françoise-Dolto, rue des Palombes : vue du côté de l'entrée.

Lycée professionnel Jean-Monnet, 51, avenue du Général-de-Gaulle : façade postérieure de l'établissement donnant sur l'Orge.

béton préfabriqué blanc délimitent un cheminement couvert par l'auvent de béton ainsi qu'une zone commerciale supplémentaire abritée pour les jours de marché. Cette discrète réhabilitation menée en 1995 par les architectes Christophe Potet et Denis Gabbardo n'a guère affecté la force du geste architectural ni porté atteinte à sa dimension conviviale[142].

Avenue du Général-de-Gaulle, il faut attendre 1990 pour qu'un lycée professionnel remplace l'ancien et précaire Centre d'études techniques féminines, sur les plans de l'architecte Luc Martel. Le lycée Jean-Monnet qui prépare aux métiers de la mode et de la confection, déploie sur une parcelle irrégulière un bâtiment complexe selon un plan en T. L'aile touchant à l'avenue accueille des services communs (cuisines - réfectoire - infirmerie - gardiennage) tandis que les deux autres corps abritent salles de classes, ateliers et locaux administratifs. La disposition respective des bâtiments permet de ménager une cour postérieure au bord de l'Orge qu'une passerelle de jardin relie avec le parc de la « casa mexicana ». Contrairement à l'aile des communs, en rez-de-chaussée, le parti retenu pour le bâtiment principal se distingue par son traitement technique : les éléments porteurs (poteaux/poutres) de béton préfabriqué sont implantés hors du gros œuvre. Structure et maçonnerie présentent ici une forme de décalage originale, entre dépendance et interdépendance. C'est une forme d'architecture émancipée, dont la distribution se serait libérée des contraintes de la structure. Salles de cours, ateliers et administration se répartissent ainsi d'abord selon des principes d'organisation fonctionnels. À l'articulation des trois corps de bâtiment, le hall – au volume montant de fond en comble – s'ouvre sur la cour antérieure par une large verrière figurant un vol d'oiseaux stylisé évoluant dans une nuée tourbillonnante.

À la suite de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat touchant la Grande-Rue, l'Espace culturel s'implante – à l'angle de la rue Pivert et de la Grande-Rue – en 1985 en fond de parcelle, derrière les façades anciennes. Il regroupe une salle de cinéma d'art et d'essai (*Agnès Varda*), un conservatoire municipal de musique (*Marius Constant*) ainsi qu'une médiathèque associant bibliothèque (*Raymond Queneau*), discothèque et autres supports audio-vidéo.

Entre les voies du P.O. et la rue des Prés, le double plateau d'évolution sportive est clos durant les années quatre-vingt-dix et couvert d'une structure métallique légère, dont l'architecture se rapproche de celle de certains entrepôts. Cette fine charpente métallique dans laquelle s'insèrent des panneaux aveugles, rigidifiée par des croisillons, est portée par une poutre tubulaire tridimensionnelle suspendue au-dessus de l'espace sportif. L'éclairage du local est d'abord diffusé par la paroi vitrée du flanc nord, relayé dans l'axe médian du local par un shed longitudinal. Les parois sud et ouest des gymnase et plateau ont bénéficié dans les années quatre-vingt-dix d'une commande de la ville à un groupe de tagueurs qui signent « Label Decadix Productions » pour habiller les murs extérieurs. Le sport y figure comme un loisir ouvert à tous, mais aussi comme facteur d'intégration dans la cité. Certains panneaux sont sous-titrés « Fairplay », d'autres « Il faut croire en ses rêves ». La figure centrale du grand frère y incarne la solidarité intergénérationnelle ainsi qu'un mode de transmission familial d'une certaine forme de discipline véhiculée par le respect des règlements sportifs. Expression graphique née des cités, aujourd'hui récupérée par les musées[143], le tagg apparaît sans doute sur ces murs comme une forme créative plus acceptée et mieux comprise ici que les décors de mosaïque qui relèvent d'un art monumental plus savant et perçu comme précieux.

À la suite des « évènements de mai 68 », la nouvelle municipalité de gauche (1971) avait dénoncé la politique « élitiste » de la municipalité sortante, sonnant le déclin des salons. La relance d'une politique d'éducation populaire se traduit par la construction d'un nouveau bâtiment, au bas de la propriété, avenue de la Terrasse. Le centre culturel Georges-Brassens et l'école Camille-Lambert, œuvres de l'architecte local Jean-Paul Ganne, permettent désormais d'accueillir un public plus large (de l'enfance au troisième

Immeuble d'habitat intermédiaire – mi-individuel, mi-collectif – construit en 1996 par les architectes François Leclercq et Véronique Leplat pour « Le logement pour tous », 50, rue Camille-Desmoulins.

âge) et d'offrir un programme diversifié, des arts plastiques aux arts graphiques et industriels. Une équipe pédagogique plus étoffée permet aussi d'envisager une sensibilisation en direction des scolaires, tout en assurant la promotion et la diffusion d'artistes contemporains invités à exposer dans la galerie. Des conférences d'initiation sont organisées avec le soutien du conseil général et de l'association départementale ACTE 91. En 1983, dans le cadre de l'opération « L'art dans la ville », six artistes plasticiens reçoivent une commande de la municipalité[144] : leurs œuvres, en place, sont disséminées dans la ville[145]. En 1991, une commande publique est passée par la commune, la S.N.C.F., le Ministère de la Culture (DRAC Île-de-France) et la Caisse des dépôts et consignations, à un artiste plasticien : Alain Fleischer installe dans le récent souterrain de la gare une œuvre photographique intitulée « Voyages parallèles ».

Durant cette période, la construction résidentielle en est réduite à se glisser dans les interstices d'un parcellaire presque totalement bâti : l'immeuble de la rue Camille-Desmoulins densifie l'espace libre d'une parcelle déjà occupée par un pavillon. La collectivité intervient dans le parc de logements en empiétant sur l'espace public (entre la Poste et la rue Pivert) ou en substitution d'une construction antérieure (foyer, rue des Gaulois/rue du Lieutenant-Legourd).

Entre immeubles-barres et maisons individuelles, quelques petits immeubles collectifs remplacent des maisons du centre-ville dont ils densifient les parcelles. À la demande de l'organisme « Logement pour tous », les architectes François-R. Leclercq et Véronique Leplat élèvent en 1995 un foyer résidence *Logotel* pour l'accueil temporaire de personnes en difficulté[146]. L'ensemble qui se compose de deux bâtiments – dont l'un date du début du siècle – propose dix-neuf logements répartis en studios et deux pièces, avec jardin aménagé en cœur d'îlot. Les bâtiments, disposés en L sur la parcelle, présentent sur la rue du Lieutenant-Legourd une façade dont le soubassement accentué souligne la division interne en services communs et logements privatifs. La forte volumétrie des étages renvoie à l'écriture formelle de l'architecture allemande ou hollandaise des années trente. Sur le plateau (52, rue Camille-Desmoulins) les mêmes architectes conçoivent une forme d'habitat intermédiaire, à mi-chemin entre logements individuels et collectifs[147]. Les appartements traversants, dont certains sont disposés en duplex, se prolongent par un espace extérieur sur l'arrière tandis qu'une coursive extérieure, côté rue, dessert l'étage. De la rue, l'immeuble fait profil bas (un étage carré) et affiche un principe constructif alliant béton et bois en gros-œuvre par souci d'économie et d'isolation (thermique et acoustique). Économie, intégration et convivialité semblent avoir inspiré cette œuvre originale.

Foyer d'accueil temporaire dit « Résidence Logotel » construit en 1995 par les architectes François Leclercq et Véronique Leplat, 3, rue du Lieutenant-Legourd.

La révision du P.O.S.

Le plan de 1978 se révèle très vite inadapté à la pression démographique des années quatre-vingt. La municipalité doit alors engager une révision du plan visant à dégager de nouvelles capacités de développement urbain sur des secteurs stratégiques. La désindustrialisation en cours à l'est de la commune – entre triage et Seine – livre alors des friches laissées en déshérence ou en passe de le devenir, permettant d'y envisager des opérations de requalification urbaine. Le refus de laisser la R.N.7 dériver vers une sorte de zone extraterritoriale conduit, simultanément, les élus à s'emparer du problème dans le cadre d'une réflexion intercommunale associant plusieurs communes riveraines (Athis-Mons, Viry-Châtillon, Paray-Vieille-Poste) ainsi que l'État et la Région.

Dans le cadre de la loi de décentralisation du 7 janvier 1983 qui laisse toute liberté aux communes dans l'aménagement de leur territoire, la municipalité doit faire face à l'évolution démographique d'une commune dont la population vieillit à l'abri de pavillons qui se vident tandis que s'éloignent les familles actives (entre 20 et 59 ans) du fait du coût du logement et du déficit de logements sociaux résultant d'un P.O.S. trop protectionniste.

Le coût d'une politique du logement social sur des finances communales déjà fragilisées par une désindustrialisation rapide conduit alors les élus à définir des secteurs destinés à créer de nouveaux pôles d'activité économique dont la taxe professionnelle confortera les ressources d'une commune confrontée à la crise du logement, au maintien de la qualité des services et à l'amélioration du cadre de vie.

Le P.O.S. révisé en décembre 1992 contient plusieurs dispositifs techniques répondant à ces objectifs[148]. Ainsi quatre secteurs stratégiques y sont définis comme susceptibles d'évolutions urbaines potentielles : ce sont le centre-ville proche de la gare et l'entrée de ville à partir de la R.N.7, les abords de la route nationale, les axes majeurs du Plateau, enfin, les friches industrielles des bords de Seine. Au sein de chacun de ces secteurs ont été circonscrits des périmètres d'intervention, comme, pour le centre-ville, l'avenue d'Estienne d'Orves, la rue des Gaulois face à la gare, l'avenue du Général-de-Gaulle et les rues Pasteur et Blazy[149]. Pour chaque périmètre d'intervention, des types urbains ont été définis, assortis de choix techniques correspondants. Certains secteurs ont fait l'objet d'un gabarit-enveloppe (les axes importants du centre-ville, par exemple). Afin d'élaborer une composition urbaine spécifique au caractère paysager du site, certains secteurs ont été traités par plans de masse, intégrés au P.O.S. (abords de la R.N.7, par exemple). Enfin, sur le Plateau qui bénéficiait d'un C.O.S. assez draconien, des conditions particulières de constructibilité ont été définies pour les axes structurants. Enfin, l'importance des

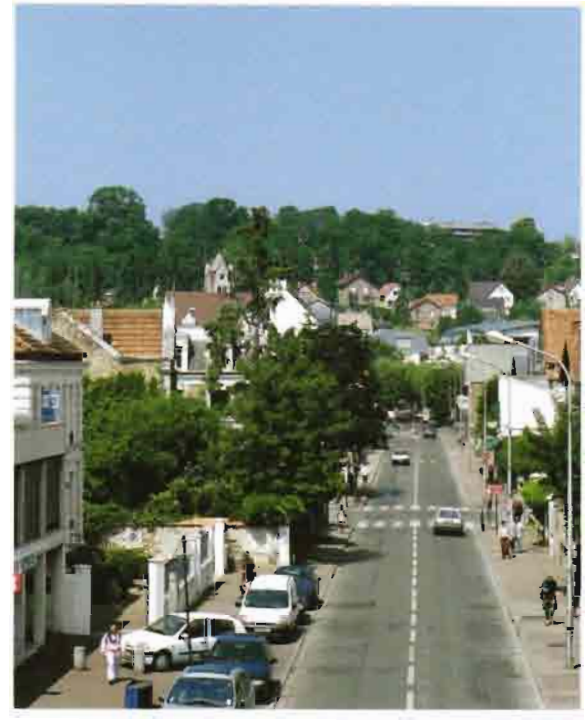
friches industrielles des bords de Seine appelle un plan d'aménagement global qui ne peut s'appuyer sur un environnement urbain préexistant.
Le P.O.S. révisé tient également compte du rôle fédérateur de l'espace public, garant de la force du lien politique et social entre les diverses formes urbaines, les différents quartiers et les catégories sociales qui se partagent la ville. Cette notion qui se décline dans les domaines de l'environnement, du paysage urbain et de la qualité des services, fait intervenir – dans le cadre d'un P.O.S. – des dispositifs constructifs visant à limiter l'espace du trafic et du stationnement automobiles, à ménager des circulations « douces », à préserver des espaces pour les piétons ou les plantations (espaces verts, places et trottoirs, contre-allées,...). Dans cette perspective on entreprend l'achèvement de l'élargissement de l'avenue du Général-de-Gaulle, le cheminement piéton du centre vers le Plateau via le Bois des Oiseaux, l'ouverture du parc de l'Observatoire,...

Les bords de Seine, quai Jean-Pierre-Timbaud.

Gymnase Jules-Ladoumègue : tagg signé de l'atelier « Label de Cadix », ornant le mur Est.

Renouvellement urbain et cohérence territoriale 1992-2007

Le tournant du siècle

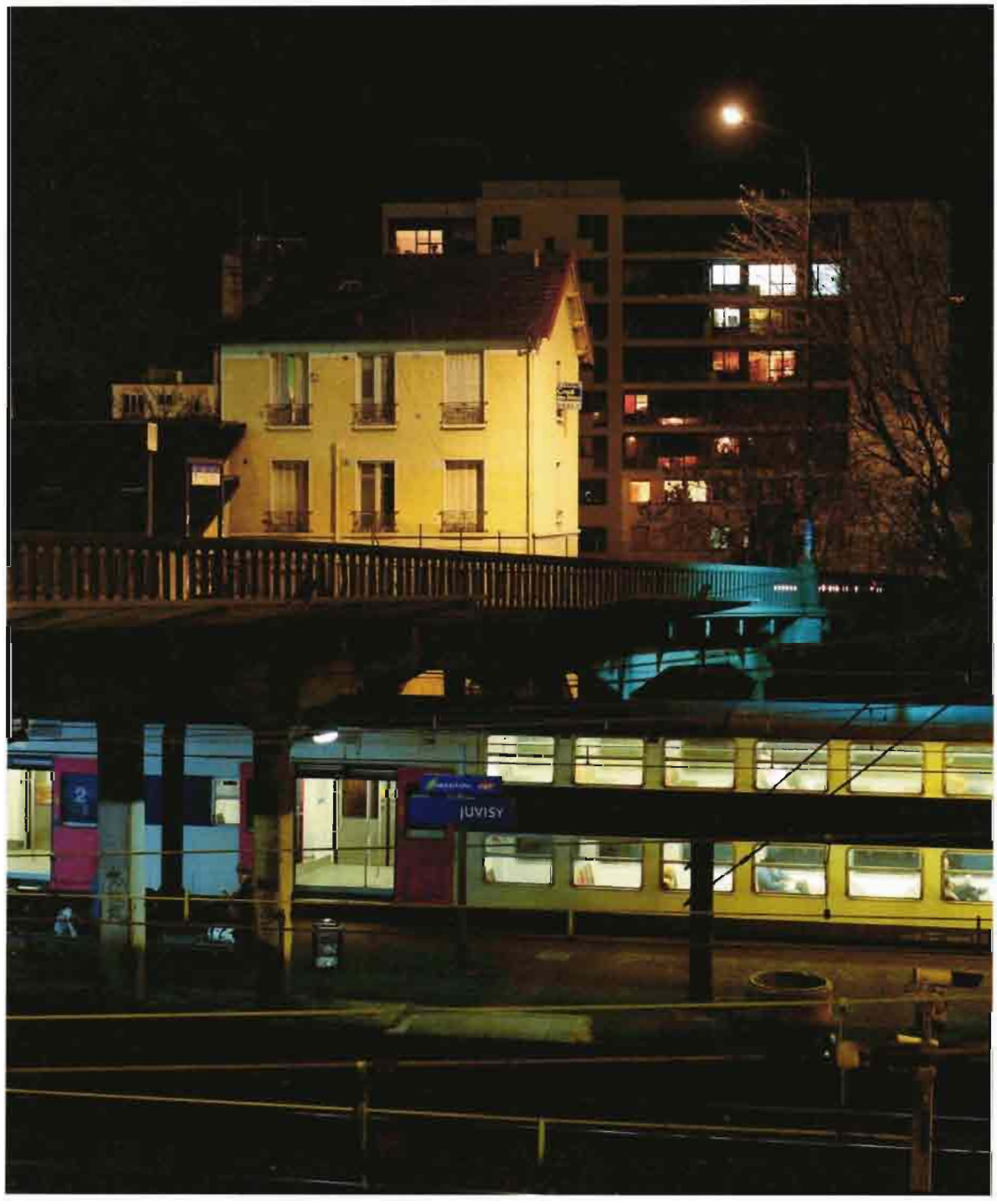


Perspective de l'avenue d'Estienne d'Orves

La crise de la cité

Au cours des années quatre-vingt-dix, alors que le P.O.S. révisé entre lentement en application, Juvisy traverse une crise d'identité – à l'instar de nombre de communes de banlieue –, fruit d'une évolution urbaine aux multiples facettes.

Alors que se précise la fermeture programmée (1994) du triage, le tableau de la population locale présente des tendances qui ne se limitent pas à un simple vieillissement général. La stabilité qui caractérisa longtemps la population juvisienne semble remise en cause par une majorité récemment installée (57%)[150], sans que l'on puisse savoir vraiment si ce renouvellement tient à une crise de l'emploi local (S.N.C.F.) ou à la force d'attraction d'un important nœud ferroviaire de banlieue. Cette mobilité nouvelle s'explique sans doute par le renchérissement du logement puisque désormais seule la moitié des juvisiens se déclare propriétaire de son toit et que 68% de la population habite un immeuble collectif. Juvisy présente ainsi le paradoxe d'un territoire dont la moitié environ est couverte de pavillons familiaux (habités par leurs propriétaires) qui n'abritent que 30% de la population tandis que l'autre moitié accuse une forte densité urbaine puisqu'elle y concentre 68% des juvisiens (majoritairement locataires), les services, ainsi que les emprises industrielles et ferroviaires. Juvisy multiplie ainsi les contrastes opposant des générations extrêmes (les actifs étant minoritaires), propriétaires et locataires, immeubles collectifs et maisons individuelles, zones denses et secteurs résidentiels. Cette tendance, virtuellement conflictuelle, s'avère d'autant plus inquiétante que se dessinent des mutations aux sombres perspectives avec la fermeture du triage, la suppression de nombreux emplois induits et la fin d'une concentration locale de cheminots tandis que les friches ferroviaires désertées sont fortement perçues comme inutilement encombrantes. Parallèlement, la déprise industrielle des bords de Seine multiplie les friches de grande ampleur alors même que la ville est en quête d'espace urbain pour développer son parc de logements sociaux ; car les années quatre-vingt-dix connaissent un fort taux de chômage qui réduit les capacités de logement des jeunes. C'est, enfin, une époque où les forts contrastes sociaux exacerbent les tensions entre quartiers et entre catégories



La gare voyageurs et le pont routier qui l'enjambe.

de population. À la fin du siècle, constate Sylvain Taboury, la ville semble ainsi tourner le dos aux atouts d'une cité jusqu'alors forte de sa cohésion sociale et du charme de son paysage urbain : les barres résidentielles des années soixante et soixante-dix obstruent l'ouverture traditionnelle de la ville sur le fleuve ; l'active politique sociale qui attira et rassembla une population mêlée semble dépassée par l'ampleur de la crise. Une politique de renouvellement urbain s'impose alors, fondée à la fois sur un sursaut économique et sur plus de solidarité, mais avec une attention encore accrue envers le paysage et l'environnement bâti.

Les politiques de la ville

Dès lors, le P.O.S. ne semble guère à même de répondre à l'ampleur du malaise car il consiste surtout en un document réglementaire élaboré à partir d'une analyse architecturale alors que s'imposent des mesures touchant à la mixité sociale, au dynamisme économique, à la qualité de l'environnement urbain. Sans doute, ce dernier point est-il pris en compte par la « loi Paysage » (du 8 janvier 1993) complétée en février 1995 par « l'amendement Dupont » sur les entrées de villes, qui garantit une qualité urbaine le long d'axes importants comme la R.N.7

Mais deux évidences s'imposent peu à peu aux élus, conscients qu'une véritable politique de la ville doit prendre en compte le projet urbain dans toute sa complexité, c'est-à-dire intégrer à la fois ses dimensions humaines, économiques et sociales. Il faut également prendre en considération les déplacements et les espaces urbains, l'habitat, l'environnement et le développement du tissu économique et industriel. La loi « Solidarité et Renouvellement Urbains », (dite loi S.R.U.) votée en 2001, encourage une approche complexe à travers une nouvelle génération de document : le « Plan local d'urbanisme ».

Par ailleurs, la centralité de Juvisy au sein de la banlieue sud rend d'autant plus évidente la notion de solidarité et de cohérence territoriale, expérimentée depuis longtemps par Juvisy, Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Viry-Châtillon dès qu'il s'agit de la R.N.7, de l'Orge ou de la Seine. Ainsi progresse le concept d'intercommunalité[151] qui se concrétise par la création d'une « Communauté de communes des Portes de l'Essonne » (CCPE)[152] regroupant Juvisy-sur-Orge, Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste dans la gestion de plusieurs domaines de compétences.

Au nombre des compétences obligatoires figurent l'aménagement de l'espace[153] et le développement économique[154].

Les compétences optionnelles comportent les actions de protection et de mise en valeur de l'environnement, la politique du logement et du cadre de vie, la voirie, les équipements culturels et sportifs[155]. C'est ainsi que pour susciter une réflexion globale sur l'environnement bâti et le patrimoine urbain du territoire, la Communauté de communes intègre la « Maison de banlieue et de l'architecture » ; ce « centre d'éducation à l'environnement urbain et au patrimoine de la banlieue » conduit auprès des habitants une démarche de sensibilisation et de revalorisation de leur patrimoine à travers des activités de recherche et d'animation. On lui doit ainsi diverses manifestations (traitant de l'architecture pavillonnaire, des quartiers de la Reconstruction, des paysages de banlieue...), trois circuits patrimoniaux ainsi que des études commandées par la Communauté de communes (pavillonnaire et grands ensembles à Athis-Mons, 2002 ; le quartier de la gare de Juvisy, 2003).

Des compétences facultatives concernent le domaine des affaires sociales et des activités sportives.

La requalification du paysage et des abords de la R.N.7 dans sa traversée de Juvisy se traduit, notamment, par une récente plantation arbustive sur les talus et en milieu de chaussée.

La Z.A.C. Montessuy en cours de construction, photographiée en 2007 de la rive de Draveil.

L'avenir de Juvisy, du plan à la réalité : le P.L.U., 2004-2007

À la différence du P.O.S., le Plan local d'Urbanisme tente de dessiner le cadre de cohérence des diverses opérations d'aménagement menées sur la commune, c'est un plan global qui intègre et coordonne les plans d'aménagement des différents secteurs. Le P.L.U. est élaboré à l'initiative et sous l'autorité de la commune en collaboration avec un bureau d'études extérieur (Éric Bouchard et Delphine Mabille à Juvisy), assistés de services publics (DDE, DRAC,...), sous contrôle de l'État (Préfecture) et après consultation des habitants. Lancé en 2001, le plan de Juvisy a été approuvé le 23 avril 2004 par le conseil municipal qui se donne pour perspective un horizon de quinze ans.

Sous le titre « Le Plan local d'urbanisme : quel Juvisy pour demain ? », la ville développe un projet à la fois topographique et thématique décomposant le territoire en neuf zones où l'aménagement se module et se décline selon qu'il s'agit de :

- stimuler l'activité économique (centre ville)
- mieux intégrer les résidences et le secteur Pasteur-Sernam à la vie de la cité
- reconquérir des secteurs frappés jusqu'alors d'une sorte d'extraterritorialité (friches industrielles des bords de Seine, abords de la R.N.7)
- préserver des secteurs fragiles (les quartiers pavillonnaires) ou à haute qualité environnementale (les parcs, jardins et bords de l'Orge)
- conclure l'aménagement de la dernière Z.A.C. du Plateau (Champagne) et réaliser la Z.A.C. Montessuy.

La révision du projet – qui s'achève en 2007 – a poursuivi ce projet urbain qui concerne des bâtiments (l'Espace Jean-Lurçat ou l'hôpital, par exemple) ou des quartiers (la Z.A.C. Montessuy ou la Z.A.C. Champagne). Certains chantiers s'achèvent (comme l'Espace Jean-Lurçat), d'autres encore se poursuivent (la reconstruction de l'hôpital, la Z.A.C. Montessuy), d'autres enfin constituent des programmes complexes dont la réalisation s'appuie sur la durée.

Mais l'ensemble du projet témoigne d'une volonté d'assurer par une maîtrise accrue de son évolution, une plus grande ouverture de la ville, c'est-à-dire de la volonté, à la fois de décloisonner ses différents quartiers et de résoudre le lancinant problème des infrastructures étrangères qui l'écartèlent après avoir favorisé sa croissance.

Immeuble d'habitation de la Z.A.C. Champagne photographié en 2007.

Ainsi la recomposition projetée de l'avenue de la Cour de France a l'ambition d'intégrer cet axe majeur à la trame urbaine, de valoriser l'entrée de ville par un traitement paysager et de conférer une cohérence formelle à un quartier toujours menacé par une diversité d'activités d'autant plus difficile à maîtriser que certaines d'entre elles relèvent d'une logique de réseau par essence étrangère à la vie locale. Pour tenter d'en atténuer la pression, le Syndicat R.N.7 est associé au projet d'aménagement qui sera réalisé dans le cadre d'un contrat régional.

Le défi majeur du P.L.U. de Juvisy réside dans sa volonté d'améliorer ses liaisons internes et ses relations avec les communes voisines pour lesquelles les emprises des réseaux représentent une difficulté presque insoluble. Si le franchissement de la R.N.7 demeure aménageable et si la création d'un réseau intercommunal de tramway peut contribuer à renforcer la cohésion territoriale de Juvisy en facilitant ses liaisons avec les communes environnantes, l'accès à la gare de Juvisy et le franchissement des infrastructures ferroviaires constituent un obstacle majeur. Tout en coordonnant l'indispensable complémentarité des dessertes du territoire (train + car + tram + voiture + cycle + piéton), le pôle multimodal devra dénouer la complexité de cette interconnexion. En plaçant le projet de Pôle multimodal au centre de la question de l'aménagement de Juvisy, le P.L.U. lie sa solution à un pari dont l'issue engage en grande partie l'avenir de son territoire.


TT
10
12 V
12 V

CONCLUSION

Juvisy-sur-Orge, à la croisée des chemins

En introduisant cet ouvrage, nous soulignions l'étonnant patrimoine d'une ville dont la superficie moyenne ne laissait pas prévoir la richesse. Plusieurs facteurs, nous l'avons vu, se sont ainsi combinés au fil des siècles pour faire de Juvisy un centre local focalisant fonctions et services particulièrement attractifs. Le bourg rural initial exploité par des moines a, dès l'Ancien Régime, bénéficié de l'attention d'un pouvoir central soucieux d'améliorer les grands chemins du pays, particulièrement dans les sections reliant les demeures royales. Aux richesses engendrées par le trafic routier se sont bientôt ajoutés, lors de la révolution des transports, les nécessaires équipements exigés par un carrefour ferroviaire de première importance. Enfin, le développement de l'agglomération parisienne au XXe siècle hisse Juvisy au rang de pôle local concentrant richesses et services divers. L'hypothèse initiale, inspirée de la théorie des lieux centraux[1], tentait de rendre justement compte du paradoxe juvisien : une ville dont la population et la superficie se rangeaient parmi les plus modestes de tout le secteur, occupait un rôle de premier plan au sein d'une banlieue polynucléaire. Le corollaire de cet axiome – une relation dialectique centre/territoire –, confronté à l'épreuve des faits, venait ici encore accroître le bien fondé de cette approche. En effet, comme la plupart de ces centres locaux, Juvisy s'entoure d'un territoire – une douzaine de communes – dont le rayon d'une vingtaine de kilomètres définit la mesure au-delà de laquelle se font sentir d'autres attractions. Ainsi l'agglomération qui gravite autour de Juvisy justifie pleinement la concentration d'équipements et de services recensés : marché, commerces, ateliers, industries, gares ferroviaire et routière, hôpital, dispensaire, gendarmerie puis commissariat de police, caserne de pompiers, tribunal, centre culturel, lycée d'enseignement général et lycée technique, équipements sportifs, cinémas... Et les diverses phases d'une riche histoire urbaine expliquent les aspects multiples d'une ville aux visages contrastés : ouvrages d'Ancien Régime, témoins de l'ère industrielle, paysage de la Reconstruction, modernité de la fin du XXe siècle. Ce cas de figure, dont la banlieue offre maints exemples, démontre assez les limites d'un inventaire topographique dès lors qu'il se bornerait aux frontières d'une ville, en invitant à n'engager toute étude urbaine qu'après avoir pris la mesure du territoire dans lequel elle s'insère. Ce phénomène n'a, d'ailleurs, rien de très récent puisque, auparavant, l'organisation de l'ancienne Seine-et-Oise présentait déjà ce schéma en se polarisant (dans sa partie méridionale) autour de plusieurs centres – Étampes, Arpajon, Corbeil, Juvisy, Longjumeau – auxquels les aléas de l'histoire ont seuls attribués des statuts différents. Aujourd'hui encore, après la réorganisation de l'Île-de-France et la création du département de l'Essonne (1964), la naissance d'une préfecture et d'une ville nouvelle à Évry n'ont guère porté ombrage à une cité juste promue au rang de chef-lieu de canton. Car la création et le développement d'Évry, en réduisant la polarité de Corbeil, lui ont fait plus de tort qu'à Juvisy dont les atouts majeurs – une dense connexion de réseaux – n'ont pas varié.

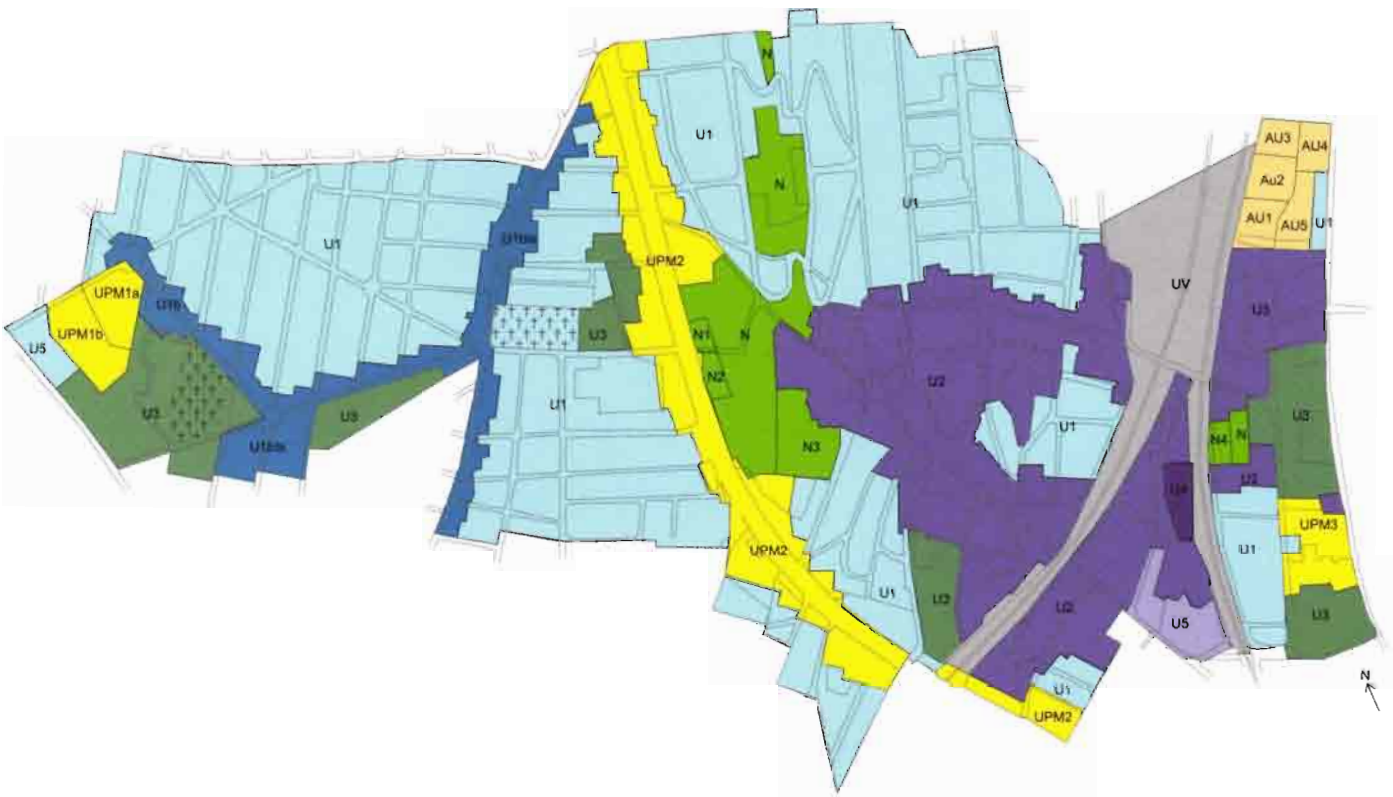
En effet, cette vocation organisatrice d'un territoire, fondée sur la permanence et la complexité de réseaux, n'a guère disparu avec l'évolution de ces derniers. Bien que soulagée dès les années soixante d'une part de son trafic national par l'autoroute A7, l'ancienne Nationale 7 n'a rien perdu de son importance dans le trafic local et régional (sa départementalisation en 2004 ne fit que prendre acte de cette évolution). Et le paysage bâti aux abords de la route et auprès du pont des Belles fontaines fait désormais l'objet d'une attention particulière de la part des architectes-urbanistes. Sans doute, la fermeture du triage ferroviaire a-t-elle privé Juvisy de nombre d'emplois dont la disparition aura des conséquences sur le profil socio-professionnel de la future population locale ainsi que sur des équipements ferroviaires reconstruits après-guerre. Mais la croissance constante du trafic de banlieue transforme la gare voyageurs en pivot d'un pôle complexe d'interconnexions qui engage la viabilité future du territoire. Ainsi perdure le handicap que représente pour la ville et sa cohérence de larges friches en déshérence et des emprises paralysantes tandis que l'attraction du nœud ferroviaire continue de susciter une densification du bâti qui appelle parallèlement de nouveaux équipements.

La convergence des réseaux P.O. et P.L.M. au nord de la gare.

C'est tout l'enjeu du Plan local d'urbanisme dont la dernière version, en cours de validation, tente de résoudre une équation quasi insoluble. Elle consiste à conserver et à valoriser l'héritage urbain et patrimonial issu de l'histoire de la ville, de son territoire et de ses réseaux. Mais elle devra aussi assurer le déblocage et la réduction de handicaps engendrés par une configuration particulièrement gênante. Face à la saturation prévisible de la R.N.7 qu'empruntent quotidiennement nombre de banlieusards, et qui peine à assurer un lien entre Essonne et Val-de-Marne ainsi qu'à desservir le pôle d'activité d'Orly-Rungis en plein développement[2], le tramway projeté (en site propre, le long de la R.N.7), pourrait constituer à brève échéance une alternative concrète grâce aux connexions prévues à Villejuif (métro, ligne 7), Rungis (R.E.R. C), Orly-sud (R.E.R. C) et Juvisy. Le chantier de la première phase (Villejuif-Athis) sur le point de s'ouvrir, devrait s'achever à moyen terme (vers 2010). La réalisation de la deuxième phase (Athis-Mons-Juvisy), encore irrésolue, s'inscrit dans un projet complexe réorganisant les circulations internes de Juvisy autour d'un pôle multimodal faisant la part belle aux transports collectifs. Une centralité urbaine maîtrisée et coordonnée, valorisant un patrimoine urbain de qualité, renforcerait la vocation juvisienne de pôle local tout en favorisant le succès d'un plan d'urbanisme qui ménage richesses du passé et vision d'avenir.

Le bâtiment de la Direction Essonne Exploitation : ligne C, réalisé vers 1995 par le bureau d'études SNCF, IngBT (devenu ATA).

Plan Local d'Urbanisme : projet intitulé « Quel Juvisy pour demain ? » soumis aux juvisiens en 2003. Cartographie cabinet Éric Bouchard.



U1 – Zone pavillonnaire, où des équipements d'intérêt général peuvent s'intégrer au tissu, ainsi que certains types d'activités

U1bis – Zone pavillonnaire, où des équipements d'intérêt général peuvent s'intégrer au tissu, ainsi que certains types d'activités.

U2 – Centre urbain traditionnel présentant un caractère mixte.

U3 – Ensembles coordonnés d'habitations collectives.

UPM1 – Secteur de plan masse – Champagne – ancien site de l'ENAP, zone à destination principale d'habitats et d'équipements d'intérêt généraux. Elle comprend les secteurs UPM1a et UPM1b.

UPM 2 – Secteur de plan-masse – R.N.7 – zone à destination de logements, de commerce et d'équipements d'intérêt général.

UPM 3 - Secteur de plan-masse - Montessuy – zone à destination d'habitat, de services et d'équipements d'intérêt général.

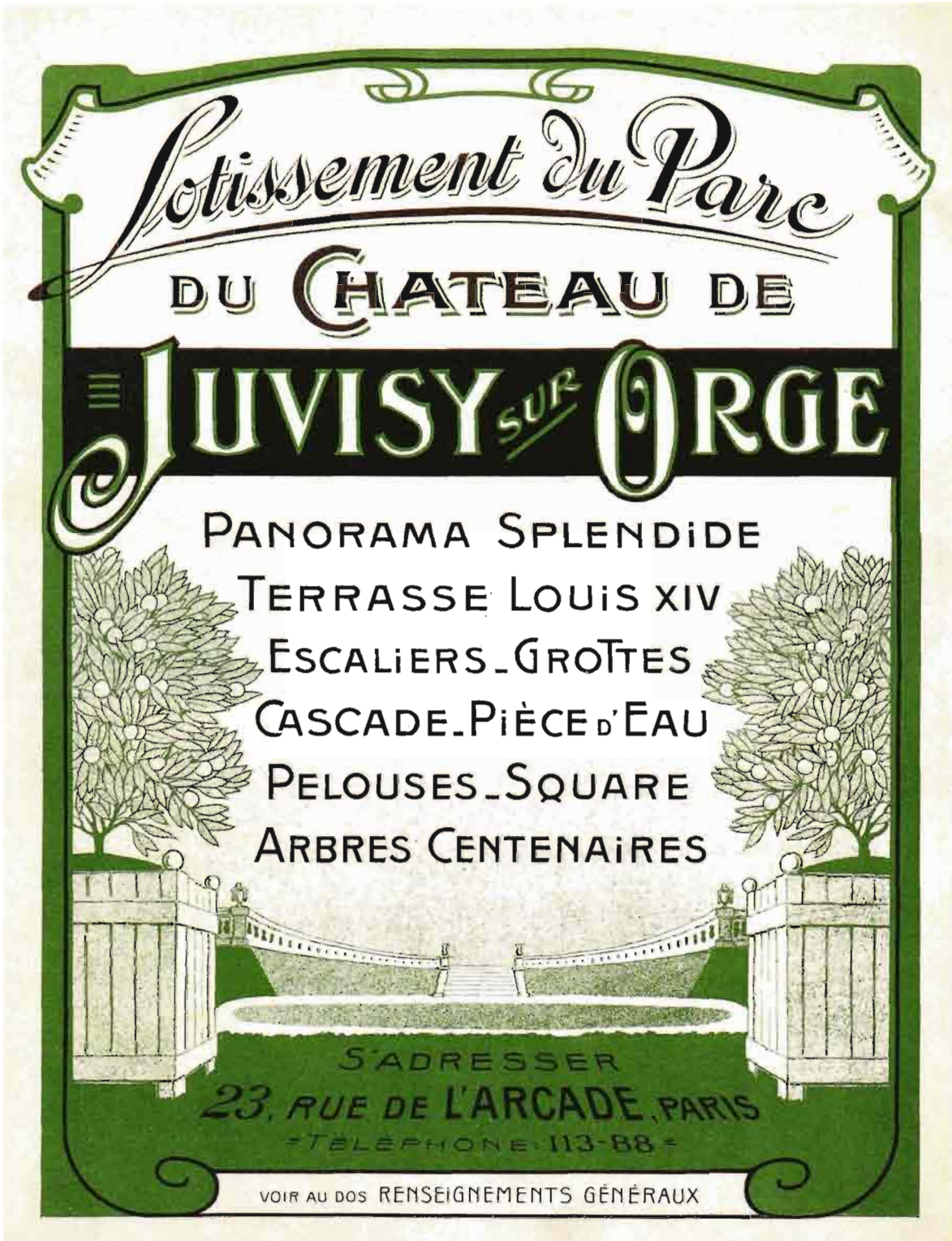
U4 - Secteur "Semam" à destination d'activités, de bureaux et d'équipements d'intérêt général.

U5 - ZAC Pasteur, elle comprend quatre secteurs :
ZI.1, à destination d'activités économiques et d'équipements d'intérêt général.
ZI2 e ZI3, à destination d'habitation, de résidences hôtelières, de résidences pour personnes âgées ou pour les jeunes, activités économiques, commerces, bureaux et équipements d'intérêt général.
ZE1 et ZE3, à destination d'activités économiques, commerces, bureaux et équipements d'intérêt général.
ZE2, à destination d'habitation, de résidences hôtelières, de résidences pour personnes âgées ou pour les jeunes, activités économiques, commerces, bureaux et équipements d'intérêt général.

UV – Zone affectée au domaine ferroviaire.

N – Zone naturelle qu'il convient de protéger, en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments qui la composent.
Cette zone comprend quatre sous-secteurs N1, N2, N3 et N4.

AU – Secteur des bords de Seine, qui ne bénéficie pas de tous les équipements et qui sera ouverte à l'urbanisation suivant un plan-masse ou au fur et à mesure de la réalisation des équipements.
Elle comprend 5 secteurs AU1, AU2, AU3, AU4 et AU5.



Prospectus publicitaire en faveur du lotissement du parc supérieur du château, édité vers 1912. AC Juvisy (2R4/2).

ANNEXES

Document 1

Tuilerie de Juvisy-Athis (A.D. Essonne : 26 J 52) :

1 : Bail de la tuilerie par Jean Bénard, marchand d'Athis, 20 août 1643 :

« Thibault de la Brosse, écuyer,, sieur d'Athis, au nom et comme procureur de Messire Thibault de la Brosse, son père, chevalier, conseiller du Roi en son Conseil d'État,... lequel a baillé et délaissé à titre de loyer et prix d'argent du jour d'huy et jusque et pour six ans prochains après en suivant finis, accomplis, et promet au dit nom garantir et faire jouir à Jean Bénard, marchand du dit Athis, à ces présents acceptant, une tuilerie située au dit lieu, au bout du parc, proche le pont, consistant en une halle à faire thuiles, et un fourneau servant à cuire icelles tuiles et une petite maison avec ses appartenances et dépendances, le tout enclos de murailles où sont deux grandes ouvertures pour l'entrée et sortie d'icelle, le tout en bon état, et dont le dit preneur se tient pour content ; auquel le dit sieur bailleur au dit nom a promis et promet de prendre de la glaise dans son parc dans les lieux les plus commodes qui lui seront indiqués à la charge de recombler et remplir les lieux et trous où il aura pris la dite glaise avant en commencer un autre et ainsi de tous les lieux où il conviendra de tirer la dite glaise pour et à l'usage de la dite tuilerie seulement, sans la pouvoir divertir, aliéner, et aussi à la charge de tirer icelle glaise depuis la Saint-Martin d'hiver jusqu'au 15e mars suivant ; comme aussi le dit sieur bailleur a promis et promet au dit preneur de tirer proche de sa grande allée le sable qui lui sera nécessaire pour la dite tuilerie sans s'en pouvoir servir pour autre sujet à la charge aussi de recombler le lieu où il aura pris ce, moyennant le prix et somme de 360 livres payables annuellement en deux termes, savoir 180 livres chacun d'iceux, dont le premier échelon écherra à Pâques prochain et le second à la Saint-Martin d'hiver, en suivant, et ainsi les années suivantes durant les dites six années... ».

2 : Marché conclu entre Thibault de la Brosse (seigneur d'Athis), Claude Brosse et Georges Justin, « thuiliers », de lui tirer de son parc toutes les glaises qu'il sera nécessaire pour faire 200 000 tuiles par an, 1er décembre 1654 :

« Furent présents Claude Brosse et Jean Justin, tuiliers demeurant à Athis, lesquels ensemblement ce jour d'huy ont volontairement reconnu et confessé avoir fait le marché qui ensuit : savoir, se sont obligés à Messire Tibault de la Brosse, seigneur au dit Athis, de lui tirer de l'enclos de son parc toutes les glaises qu'il conviendra et sera nécessaire pour fournir à faire la quantité de 200 mille tuiles pour chacun an, à raison du tirage de la tourbe ou glaise ci-dessus de la somme de six vingt livres tournois payable par le dit seigneur par chacun an avec le sable nécessaire pour mettre sur l'aire où se fait la tuile, que le dit seigneur fera lui-même porter au dit aire. Lorsque les dites glaises et sables seront tirés, comme aussi se sont obligés envers le dit seigneur de faire et façonner toute la façon de la dite tuile jusque à la cuisson, exceptée la chauffaille de la dite quantité de 200 milliers de tuiles pour chacun an à raison pour la dite façon de 4 livres 15 sols pour chaque millier et rendre icelle tuile bonne, loyale et marchande, à la charge et par les dits Brosse et Justin de payer au dit seigneur 3 livres tournois pour chacune fournée de tuiles pour la cendre qui proviendra du bois que le dit seigneur fournira. Leur accorde le dit seigneur que le menu bois qui sortira des fagots que l'on portera dans les dites fournées et qui resteraient après icelles, sera et appartiendra aux dits Brosse et Justin,... Fait et dressé dans la maison et château seigneurial du dit lieu, l'an mil six cent cinquante quatre, le 1er jour de décembre, en la présence de Jean de Besly,... ».

Document 2

Ce document (rédigé vers 1660) atteste indirectement de la paternité de Michel Le Masle dans la création du parc du château, à l'occasion d'une querelle entre le seigneur d'Athis – Thibault de la Brosse – et celui de Juvisy, qui est, depuis 1659, Antoine Rossignol :

« ... la principale question sur laquelle vous avez à prononcer était de sçavoir si tout le parc de Monsieur Rossignol... est dans la justice et censive d'Athis. Il a établi par une grosse production tant par les trois aveux de sa terre rendus en 1596, 1646 et 1653, vérifiés et reçus..., et d'autres pièces que la dite terre et seigneurie d'Athis a été bornée avec le prieur de Juvisy (Michel Le Masle) et qu'elle a pour bornes du côté de Juvisy les murs du prieuré dudit Juvisy, en montant jusqu'au bois de Champagne... Il paraît évidemment que le parc de Monsieur Rossignol qui commence aux murs dudit prieuré de Juvisy et s'étend vers la terre d'Athis, est tout dans la haute justice du dit Athis. Mais comme le fief et la justice n'ont rien de commun, il est certain que le prieur de Juvisy avait quelques censives dans l'étendue de la terre, justice et seigneurie d'Athis, comme le seigneur d'Athis en avait dans l'étendue de la terre de Juvisy. En sorte

que le seigneur des Roches, prieur de Juvisy (Michel Le Masle), ayant fait construire le clos qui fait le parc du dit seigneur Rossignol le long de la rivière d'Orge qui appartenait au seigneur d'Athis, par une transaction qui fut passée le 28 septembre 1647, le dit seigneur d'Athis céda au dit seigneur des Roches le droit de pêche à luy appartenant le long de son parc.... ». (A.D. Essonne 26 J 65).

Document 3

Lettre écrite d'Athis à Mr B. sur les beautés du pays et sur l'inscription de la fontaine de Juvisy. In : *Mercure de France*, août 1730, p. 1783-1786.

« ... ces beaux lieux d'Athis et de Juvisy ; c'est le pays le plus riant qu'on puisse voir ; tout y plaît ; tout y est charmant ; les promenades sont agréables, la vue y est magnifique, et difficilement en trouverait-on une plus belle. Athis, surtout, est célèbre par le séjour qu'y a fait Melle de Scudéri (sic), qui en a dépeint les agréments.

Ces jours passés, notre Compagnie alla se promener sur le beau chemin que le Roi a fait faire depuis peu sur la route de Fontainebleau ; c'est un ouvrage considérable, et qui a coûté des sommes immenses ; mais, pour en bien concevoir le travail, il faudrait avoir vu la situation du lieu avant que le chemin fût fait ; ce n'était pour lors qu'une Montagne très escarpée, sur laquelle personne ne se serait imaginé qu'on dût jamais faire un chemin, et un chemin aussi aisé que celui que l'on voit maintenant. Les obstacles y ont été surprenants ; car, outre la grande quantité de terre qu'il a fallu remuer et transporter bien loin, on a trouvé dessous des roches considérables, dont la dureté était à l'épreuve du fer le mieux trempé ; pendant près de deux ans, on a été contraints de les miner ; sans cet expédient, on n'eût jamais pu en venir à bout.

Au pied de cette Montagne coule une petite rivière ; il s'agissait de faire passer le nouveau chemin sur l'une et sur l'autre, et c'est là une des grandes entreprises de cet ouvrage ; car il a fallu élever un pont, dont la hauteur vint répondre au milieu de la descente du chemin : de tels ouvrages étaient réservés pour le règne de Louis XV. Ce pont n'a qu'une seule arche, mais d'une hauteur prodigieuse, et affermie en dedans par sept autres moyennes et par des éperons faits exprès pour soutenir toute la force des terres de la Montagne qui se trouvent appuyées contre ce pont.

Mais ce qui est encore plus remarquable, ce sont deux trophées que l'on a élevés, chacun sur son piédestal, aux deux côtés du Pont, à la gloire du Roi. D'un côté est un groupe de plusieurs Amours qui soutiennent un Globe où sont les Armes de la France, et de l'autre, on voit le Temps qui porte la statue du Roi couronnée par la Renommée. Au bas est la figure d'une femme vaincue et terrassée, qui paraît représenter l'Hérésie ou la Discorde. Au pied de chaque trophée coulent dans des bassins deux belles fontaines ; on découvrit la source de ces fontaines au milieu des rochers dans les commencements de l'ouvrage ; d'abord, on ne sçavait que faire de cette eau, elle incommodait même, parce qu'elle se trouvait au milieu du chemin. Quand l'ouvrage a été achevé, on a construit à côté un réservoir, et par des conduites souterraines, on en a fait venir les eaux sur ce pont, c'en est un des plus beaux ornements.

Nous admirions tous de si beaux ouvrages, lorsqu'il me vint en pensée qu'une fontaine si magnifique mériterait bien une Inscription ; je m'étonnai qu'on eût été si longtemps à en mettre une ; je fis part de ma pensée à la Compagnie, qui convint qu'elle était juste, et que cela était d'autant plus à propos qu'il n'est guère de fontaine considérable qui n'ait son inscription particulière... ».

Document 4

Dézallier d'Argenville (Antoine-Nicolas) *Voyage pittoresque des environs de Paris, ou description des maisons royales, châteaux et autres lieux de plaisance...* 2e édition. À Paris, de Bure... 1762. p. 225-229.

CHEMIN DE JUVISY

« L'auteur de *la Henriade* fait dire au grand Colbert, par un esprit prophétique (*Le Temple du goût*) : « Déjà, les grands chemins qui conduisent à la capitale sont des promenades délicieuses, ombragées de grands arbres, l'espace de plusieurs milles, ornées même de fontaines et de statues ». Qui ne pense, en lisant cette description, *au beau chemin que le roi a fait faire* en 1728 *sur la route de Fontainebleau...* ». (suit une reprise intégrale du texte publié dans le Mercure de France, d'août 1730).

(La description du château et du parc est absente de la première édition, de 1755 ; elle apparaît dès la deuxième édition – de 1762 – et se retrouve avec quelques modifications de détail dans la troisième édition, de 1768) :

« Le château appartenant à Monsieur Pajot est grand, mais d'une forme ancienne : le salon et la galerie placée dans les ailes sont décorés de belles peintures. Celles du salon exécutées à fresque par un bon maître italien, représentent les noces de l'Amour et de Psyché. La galerie renferme plusieurs tableaux, dont quelques uns nous offrent aux yeux les conquêtes de Louis XIV copiées par Martin d'après Van der

Meulen. On remarque, entre autres, le plan du château et du parc, lequel est fort estimé pour ses beautés de détail.
La cour, fermée d'un côté par la rivière d'Orge, et suivie d'une vaste prairie bordée de deux canaux, est terminée par une avenue d'un quart de lieue qui conduit aux bords de Seine.
C'est donner une idée avantageuse du parc de Juvisy que de dire qu'il a été planté par Le Notre. Son étendue est d'environ cent arpents. Sur la hauteur coule un canal de cent trente toises de long sur douze de large, soutenu par un grand fer à cheval en amphithéâtre orné d'une balustrade de pierre. Trois sources y viennent s'y rendre, et y font ornement. L'une coule au milieu d'une pièce verte en talus qui règne au-dessus du canal et dans toute sa longueur. Les deux autres sont à ses extrémités sous un berceau de verdure. On les voit sortir de terre en bouillonnant et se rendre au canal par des rigoles de pierre. Au pied du fer à cheval règne une magnifique allée au milieu de laquelle sont plusieurs groupes de pierre. Un de ces groupes a toujours été l'énigme du sphinx pour ceux qui ont essayé d'en deviner le sujet. Il représente deux hommes : l'un porte un squelette sur les épaules, et l'autre tient un marteau ; près de ce dernier, on voit une enclume et un soufflet.
Deux bassins, avec des jets fort élevés, sont placés dans le bas du parc. Il est fermé par la rivière d'Orge qui fait canal dans toute sa longueur. De l'autre côté, on voit dans la prairie, en face du fer à cheval, un bassin en forme de miroir qui communique avec la rivière. Du milieu s'élève un jet de la plus grande beauté, fourni par le canal du parc ».
(Charles-François Pajot est seigneur de Juvisy de 1757 à 1771 ; son successeur sera M. Brochant de Villiers, qui revend le domaine vers 1804-1806 au banquier Jean-Auguste Sévène, régent de la Banque de France de 1800 à 1806 ; ce dernier le cède à Auguste-Zaccharie de Montessuy).

Document 5

L'historien Louis Brunel a recensé dans divers documents les personnes habitant ou/et travaillant à Juvisy le long du pavé de Lyon au cours du XVIIIe siècle ; on trouve ainsi :
Jean Baret, chevaucheur pour le roi, tenant la poste
Jean Éloy Blazy, jardinier
Étienne Bournault, cabaretier
Louis Chauvelin, écuyer, seigneur de Garancière
Charles Clément, épicier
Jacques Denis, aubergiste
Louis Droyer, aubergiste au « Mont-Saint-Michel » (près des Belles fontaines)
François Dugrais, charron
Antoine Dumesnil, marchand-laboureur à Fromenteau
Jacques Duperche, cabaretier
Charles Dupuis, postillon de la poste
Charles Gauchin, chevaucheur ordinaire de l'écurie du roi
Nicolas Genestre, l'aîné, maître-maréchal, maître de poste
Nicolas Genestre, le jeune, hôtelier au « Lion d'or », marguillier
Sébastien Labrune, garde de la montagne de Juvisy
François Legras, maréchal à « La Cour de France »
Jean Louis, laboureur, hôtelier-cabaretier de « La Belle image »
Jean-Baptiste Lusson, laboureur, receveur de Fromenteau
Nicolas Lusson, laboureur, fermier de Fromenteau
Noël Lyon, maître de la poste
Jacques Maresse, maître de la poste
Nicolas Marlet, cabaretier
Jacques Mignan, hôtelier
Guillaume Mosny, marchand, laboureur
Joseph-Guillaume Mosny, fermier, maître de la poste royale
Catherine Muloteau, fermière
Jean de Paris, chevaucheur des écuries du roi
Anne Pelletier (veuve de Louis Lebout), maîtresse de poste
Charles-Pierre Petit, directeur de la poste, cultivateur à Fromenteau
Thomas Picard, aubergiste « Aux belles fontaines »
Adrien Raguet, maréchal-ferrant à « La Cour de France »
Jean-Baptiste Rioust, laboureur et fermier de Fromenteau
Nicolas Rioust, marchand-laboureur et fermier de Fromenteau et de Champagne
Claude-François Ruelle, aubergiste du « Mont-Saint-Michel »
Martin Sédilot, maréchal-ferrant
Louis-Jacques Vasson, aubergiste du « Mont-Saint-Michel »
Bonaventure Villainne, hôtelier à « La Cour de France »
Louise Villainne, fermière à Fromenteau.
(A.D. Essonne, 46/J/17, Fonds Louis Brunel)

Document 6

Extraits de l'Instruction concernant l'hygiène des étables construites en ville, précisant l'ordonnance de police du 23 prairial an X :
«... Il convient d'ajouter que les vacheries susceptibles d'être conservées, et celles qui seront établies par la suite, ne pourront avoir moins de deux mètres et demi de hauteur. Quant à la longueur et à la largeur, elles doivent être pro-

portionnées au nombre de vaches. Par exemple, les étables destinées à recevoir quatre vaches, auront au moins quatre mètres et demi de longueur, et ainsi progressivement.
Pour rendre les étables saines, il est nécessaire que le sol soit plus élevé que celui de la cour, qu'il soit en pente, et qu'on pratique dans les étables de trois mètres jusqu'à huit, une fenêtre assez grande, et à la hauteur d'un mètre environ, pour que l'air puisse se renouveler et circuler librement. Cette fenêtre doit être placée, autant que le local le permettra, du côté opposé à la porte d'entrée, afin d'établir un courant d'air. Si la vacherie est isolée, deux fenêtres placées aux extrémités et en face l'une de l'autre, donneront encore plus de salubrité. Dans les étables de huit mètres et au-dessus, il sera indispensable d'ouvrir deux fenêtres, trois dans celles de quinze à vingt mètres, et même davantage selon le besoin. La sûreté publique et l'intérêt des propriétaires exigent également que l'on prenne des précautions relativement aux dépôts de fourrages établis près des vacheries. Ces dépôts devront être séparés des étables par un mur en maçonnerie, s'ils se trouvent placés à côté, et par un plancher recouvert en carreaux, s'ils sont au-dessus. Il ne devra y avoir au même étage aucun ménage ayant âtre, cheminée, poële ou fourneau».

Cité par André Guillerme, in : *La naissance de l'industrie à Paris, entre sueurs et vapeurs, 1780-1830*. Seyssel, éd. Champvallon, 2007. p.36-37.

Document 7

Demande d'autorisation de construction d'une usine sur l'Orge à Juvisy, adressée par le comte de Montessuy au Directeur général des Ponts et chaussées, 10 octobre 1825 :

« Monsieur le Directeur général,
Il n'existe pas encore de règlement pour le cours inférieur de la rivière d'Orge qui n'est ni navigable ni flottable ; le moulin de Juvisy a un déversoir éloigné de 1600 mètres dont les propriétaires supérieurs ont demandé l'élargissement et l'abaissement. Les moulins d'Athis et de Mons, qui occupent le reste du cours d'eau, n'ont point de déversoir ; rien ne fixe la hauteur d'eau à laquelle ils ont droit et qu'ils s'attribuent, aux dépens des riverains, au-delà même de celle que permet la disposition du terrain.
De cet état de choses naquirent entre les usiniers de Juvisy, qui se prétendaient noyés, et ceux d'Athis, qui montaient leur tenue d'eau autant que pouvaient le permettre les berges, des discussions qui devaient être terminées en 1823 par un règlement pour lequel on a seulement fait quelques opérations préliminaires. Depuis cette époque, le moulin de Juvisy est tombé entre les mains de ceux qui ont transformé celui d'Athis en usine à fer, établissement qui, en nous privant de moulin à blé – d'autant plus nécessaire dans notre contrée qu'ils y sont peu nombreux – ne présente point au pays l'avantage de l'industrie ; un petit nombre d'ouvriers, tous étrangers, sont seuls attachés à cette usine pour laquelle ils sont venus d'Angleterre.
Ce changement de propriété n'a fait que déplacer les contestations ; elles n'ont plus lieu entre les deux usiniers, mais entre l'usinier unique et les habitants de ma commune. Ceux-ci se plaignent, non sans raison, que les Anglais les privent de la jouissance des eaux qui, si jadis elle s'élevaient un peu, ne s'écartaient jamais considérablement, tant en hausse qu'en baisse, du niveau convenable pour leurs lavoirs qui sont nombreux sur la partie du bief qui longe ma propriété et les parquets ou jardins des habitants. Tandis qu'aujourd'hui, au moyen des travaux inférieurs qu'il s'est cru permis par sa double propriété, et pour lesquels il n'est pas autorisé, l'usinier d'Athis tantôt inonde les lavoirs et les propriétés riveraines, tantôt met à découvert la vase du fond de la rivière. J'ai déjà présenté à Monsieur le Préfet les réclamations de mes administrés et demandé par une pétition, dont j'ai eu l'honneur de vous adresser copie, l'autorisation d'établir un déversoir sous le niveau actuel des eaux afin d'obtenir, en tout état de choses, une hauteur déterminée dans le bief de la commune.
Les opérations auxquelles il a fallu se livrer pour s'assurer de la possibilité de satisfaire à la demande des réclamants, m'ont démontré que je pouvais donner un degré de plus d'utilité au principe de cette demande. En effet, il résulte des nivellements faits sur le cours de l'Orge depuis le déversoir de Juvisy jusqu'à l'usine d'Athis, qu'il y a possibilité de réserver au milieu de la distance qui sépare les deux usines une portion de chute propre à en alimenter une troisième, sans qu'il y ait regord au moulin de Juvisy et en laissant à celui d'Athis, dont les droits jusqu'ici sont indéterminés, une chute bien suffisante encore.
L'usine à fabriquer *Le bijou d'acier* que je me propose d'établir au moyen de cette chute réservée, serait à 900 mètres de chacune des deux autres usines et à l'extrémité inférieure de ma propriété. Elle n'exige pas une très grande puissance motrice et offrirait un travail continu à plus de soixante individus des deux sexes que leur trop grande jeunesse ou leur âge trop avancé rend incapables des travaux agricoles.
Ma demande a donc le double but 1) d'entretenir, dans le bief qui traverse la commune, suivant les besoins des habitants, et sans jamais les inonder, le volume d'eau nécessaire à leur

industrie 2) d'introduire chez eux, avec une nouvelle industrie, une nouvelle source de prospérité.
Cette demande est fondée au fond 1) sur la possibilité de l'établissement démontrée par les opérations de l'art et résultant même en partie du changement des formes et dimensions de la roue motrice de l'usine d'Athis sur laquelle l'eau, n'agissant maintenant que par sa pesanteur et non par sa vitesse, n'a plus besoin d'une chute considérable 2) sur ce que, possédant les deux bords de la rivière depuis moins de 100 mètres au-dessous du moulin supérieur et sur une longueur de plus de 800 mètres, ma propriété offre à elle seule assez d'étendue pour me procurer la chute nécessaire, ce qu'aucun autre propriétaire ne peut avoir.
Ma demande est encore fondée en droit 1) sur l'article 644 du Code civil qui m'accorde l'usage illimité du cours d'eau qui traverse ma propriété à la charge de le rendre à son lit ordinaire en sortant de mon fonds, et l'on vient de voir que je borde des deux côtés le bief en question sur plus de 800 mètres de longueur 2) sur l'article 714 qui laisse à l'autorité administrative la détermination de l'usage des choses dont la jouissance est commune à tous : ainsi sont les cours d'eau 3) enfin, sur ce principe qu'un règlement d'eaux est un partage de leur élévation entre les riverains ; que ce règlement n'étant pas fait pour cette partie de la rivière, mes droits au partage sont intacts et je dois les faire valoir, d'autant plus que le nouvel usinier d'Athis est en instance pour faire autoriser ses travaux, qu'au préalable il a faits à ses deux usines sans permission et d'une manière désastreuse pour ses riverains intermédiaires.

Je vous prie donc, Monsieur, de prendre ma demande en considération et vouloir bien, en faisant régler les hauteurs des tenues respectives des usines existantes, me faire réserver celle à laquelle je puis prétendre pour l'appliquer à tout usage que de droit.
Je joins ici le plan des lieux et les profils de nivellement nécessaires pour éclairer la discussion.
Auguste Montessuy, Maire de Juvisy
et membre du Conseil d'arrondissement de Corbeil
Le 10 octobre 1825 »
(A.D. Essonne 7/S/63)

Document 8

Travaux de la Route royale n°7, de Paris à Antibes, dans sa traversée du département de Seine-et-Oise, XIXe siècle (A.N. F14/1640) :

1) Rapport à l'appui d'un projet de restauration de la chaussée pavée... de la route royale n°7/du 10 janvier 1837 par l'ingénieur de l'arrondissement du sud-est :
«...La route royale n°7 de Paris à Antibes, construite dans le commencement du dernier siècle sur l'étendue du département de Seine-et-Oise, l'a été dans des dimensions, avec des directions et des pentes longitudinales convenablement choisies. Sa largeur courante est de 60 pieds entre les fossés. La largeur de sa chaussée est réglée à 18 pieds. Cette largeur de chaussée est suffisante pour la circulation à laquelle elle est soumise, malheureusement on ne peut en dire autant de la résistance des matériaux employés à sa construction et pendant très longtemps à son entretien.
Cette chaussée est, en effet, composée de pavés tendres, extraits pour la plupart des carrières de Fontainebleau et, en petit nombre, des roches dont sont formées les collines de Champcueil et de Mainville.. Pour les motifs exposés... on a renoncé depuis la fin de 1836 à l'emploi des pavés tendres des carrières de Fontainebleau pour les réparations de la Route Royale qui nous occupe ici. On a adopté aussi pour elle l'emploi exclusif des pavés durs provenant, les uns, des carrières de Saulx-les-Chartreux, les autres, de celles du Trou-à-l'Ane, carrière peu connue et voisine de la Ferté-Aleps...

...Pour la réparation des accotements des rampes de cette route, on a préféré l'emploi de pierres cassées et de cailloux à celui de simples remblais de terre. Ces accotements sont beaucoup plus fréquentés que ceux des autres parties de la route, surtout pour les lourdes charrettes qui y trouvent un point d'arrêt à la descente ; les eaux pluviales y courent rapidement et entraînent des terres qui n'ont pas une consistance suffisante pour résister. Leur réparation ne peut donc être solide que lorsqu'elle est faite avec des matériaux susceptibles de former une masse compacte inattaquable tout à la fois et par les eaux pluviales et par les roues des voitures. De minces couches d'empierrement remplissent parfaitement cette condition... »

2) Rapport à joindre au projet d'amélioration de la côte des Belles fontaines, route royale n°7, du 15 mars 1844 :
« ...Monsieur le Sous-Secrétaire d'État, en approuvant le projet du pont au moyen duquel la route royale n°7 passe au-dessus du chemin de fer de Paris à Orléans, au pied de la pente des Belles fontaines, a décidé que pour remédier aux inconvénients que pouvaient présenter le rétrécissement de la route en cet endroit, on dépaverait toute la partie de chaussée comprise entre ce pont et celui construit sur l'Orge, afin de remplacer le pavage par un empierrement

qui s'étendrait sur les deux accotements. Cette disposition faciliterait, sans doute, la circulation des voitures à la descente, mais il faut convenir qu'il n'en serait pas de même à la montée, toujours plus difficile sur les chaussées en cailloutis, principalement l'hiver. D'ailleurs, le changement prescrit ne serait pas moins utile sur toute la côte, dont la grande longueur rend la descente sur le pavé fort dangereuse par suite de l'accélération de vitesse que les voitures tendent à y prendre.

D'un autre côté, cette petite longueur de cailloutis sur une route pavée à partir de Paris jusqu'au-delà de Fontainebleau, ne se motiverait pas immédiatement. Mais il a paru au soussigné qu'il y avait moyen de tout concilier en conservant la chaussée pavée et en empierrant les accotements ; la chaussée serait suivie par les voitures à la montée et les accotements à la descente. Enfin, cette partie de route, si remarquable par la construction du pont établi sur l'Orge, les fontaines monumentales qui le couronnent et les contre-allées qui la bordent, a besoin d'être restaurée dans ses accessoires. Les bornes qui séparent la route des contre-allées sont presque partout cassées, et on profiterait de cette circonstance pour les remplacer par des bordures qui limiteraient l'empierrement du côté de ces contre-allées. Le projet des travaux a été rédigé par Monsieur l'ingénieur Grenet... L'amélioration projetée serait d'autant plus utilement entreprise dans ce moment-ci que les plantations qui bordaient cette partie de route ont été vendues cette année et que, pour replanter, il faut nécessairement régler les contre-allées, déformées par suite de l'abattage, des tassements et des dégradations qu'elles ont éprouvées... ».

Document 9 :

Le triage de la gare de Dijon (In : Henri Vincenot : *Mémoires d'un enfant du rail*. Le Livre de poche, 1980. p. 73-80. n°5551) :

« ...Tout le faisceau de triage nous apparut, dans une brume qui montait du canal et de la rivière : à droite, c'était la butte comme une colline minuscule, coiffée de sa cabane, de son petit poste où l'on apercevait les silhouettes des aiguilleurs et du chef de débranchement vaguement éclairées par leurs lanternes. La rame à trier montait régulièrement la rampe de la butte, poussée par la machine de manœuvre. On voyait la silhouette noire des wagons arriver lentement à son sommet, et là ils culbutaient sur la pente et se mettaient à descendre un par un, deux par deux, et à prendre de la vitesse, alors que le porte-voix hurlait : « Attention ! Un couvert pour la Marie-Thérèse ! Attention ! Deux plats chargés pour le Panier Fleuri ! » Et les wagons fous s'enfonçaient à toute vitesse, tacatac, tacatac, dans les ténèbres, vers un immense troupeau de wagons noirs dont les dos brillaient un peu, entassés au fond de la nuit, d'où venait la canonnade...

...Nous avons grimpé comme des chèvres et, arrivés là-haut, le débranchement reprit avec l'équipe de jour. D'un côté, les jardins où les hommes s'activaient dans les pêchers, les griottiers en fleurs, les lilas en bourgeons, autour des petites cabanes toutes noires. De l'autre, l'immense faisceau du triage avec ses rails droits, les uns à côté des autres, à l'infini, où les wagons dévalaient un à un de la butte... Là, on avait une vue d'ensemble : au loin, la butte d'où coulaient les rails brillants qui se ramifiaient à l'infini pour constituer le grand faisceau : au moins trente voies côte à côte. On voyait chaque wagon dévaler la butte, puis, selon les aiguilles, qu'on entendait claquer, ils suivaient leur chemin, tout seuls, comme des chiens savants, alors que le quadrille commençait, commenté par l'aboyeur... Au fond du tableau, sur les voies principales, les rapides passaient à leur heure, en sifflant. Sur le raccordement, les trains de marchandises filaient, comme chaque jour, vers l'est... À ce moment, il y eut une accalmie. La rame à trier était terminée et la machine de manœuvre était allée en chercher une autre sur le faisceau de réception... ».

Document 10 :

Pierre Lhande : *Le Christ dans la banlieue : enquête sur la vie religieuse dans les milieux ouvriers de la banlieue de Paris.* Paris, Plon, 1927. 279 p.

« ...Rien de déconcertant, au premier abord, comme la rencontre, par route de terre, d'un lotissement nouveau dans l'extrême banlieue de Paris, en Seine-et-Oise ou en Seine-et-Marne. L'explorateur qui est sorti de la capitale, en franchissant, par exemple, la porte d'Italie vers Corbeil et Fontainebleau, puis Kremlin-Bicêtre et son marché aux puces grouillant de monde, trouve brusquement, sur sa gauche, d'immenses étendues de terre libre semées d'orge et de blé. Il traverse Villejuif, long boyau bordé de maisons provinciales, débouche de nouveau dans les champs, où le laboureur pousse paisiblement ses chevaux : « Allons ! Se dit-il. Adieu Paris ! Adieu ses faubourgs populeux ! Je n'ai plus devant moi que les vieilles provinces de France, le large échiquier des carrés de terre, où se meuvent, comme des jetons guidés par un joueur invisible, des paysans, des pâtres et des bouviers ! Plus que des villages, avec leur clocher drapé dans une écharpe de lierre ; puis, de loin en loin, des

sous-préfectures, avec leur mail planté d'ormes, leurs joueurs de cochonnet sur la place, leurs bonnes femmes coiffées en coiffe blanche cousant sur le seuil usé des maisons vétustes ! Adieu Paris ! ». Pas du tout ! Après huit, dix, douze kilomètres de randonnée à travers champs, voici, tout à coup, aux deux bords de la route, un double éventail de masures de bois ou de pierre meulière sous leurs tuiles écarlates, des guinguettes, des épiceries, des bureaux de tabac, des cinémas bariolés, des pylônes de garagistes... Un lotissement ! Quelle fantaisie a bien pu amener là des ouvriers, des petits employés ? Que font-ils ? Quelle est la cité qui les fait travailler et vivre? Point de villes, point d'usines à l'horizon... Ah ! Paris ! C'est encore Paris qui a prolongé jusqu'ici, par quelque fissure encore inaperçue à travers les terres, l'un de ses énormes tentacules ! Et un examen plus attentif de la carte fait découvrir, en effet, là-bas, sur la gauche de cette belle route de Fontainebleau – inutile pour le pauvre, puisqu'elle n'a point de tramway –, une, deux grosses lignes noires qui, d'un trait rigide et direct, relient ce réservoir humain à sa source : Paris ! Sur ces lignes, d'épaisses hachures de barres serrées : des gares de triage ou d'embranchements : Juvisy sur la ligne d'Orléans, Villeneuve-Saint-Georges sur celle de Lyon. Ce sont les grandes compagnies qui, en créant ces centres importants de distribution, ont amené sur place non seulement du personnel en surnombre, mais encore des ouvriers parisiens en quête d'un gîte à proximité de moyens rapides et fréquents de transport. Les sociétés de lotissement, à leur tour, ont vite fait de flairer la « bonne affaire ». Elles ont acheté à bon compte tout le pays : champs, fermes, jardins. Elles le débitent aujourd'hui avantageusement par petits morceaux. Ajoutons, pour être juste, qu'après les inévitables tâtonnements du début, leurs ingénieurs ont enfin trouvé une méthode rationnelle et humaine. On ne vend plus la terre au petit bonheur, quitte à devoir bousculer bientôt les dédales des bicoques pour y tracer tardivement les routes. Des avenues, larges parfois de douze à quatorze mètres, coupant toute l'étendue, rattachent à leurs cours les futures rues. Les problèmes de l'irrigation, de la voirie, de l'éclairage, des transports ont été soigneusement prévus... pour l'avenir. En attendant, ah ! en attendant, quelle vie précaire et rude on mène dans ces lotissements de 4 kilomètres carrés, situés sur Athis-Mons, Juvisy, Viry-Châtillon et Savigny ! Un seul débouché : la gare. Mais la gare est loin... à une demi-heure, à trois quarts d'heure de marche, là-bas, tout au fond du creux, d'où elle projette dans la nuit matinale ou crépusculaire ses lueurs d'incendie. Par le raccourci, cent-quatre-vingt-cinq marches d'escalier à dévaler, ou à remonter dans les ténèbres. Et pour y accéder, rien que des chemins de terre gluante. Le pays, il est vrai, est en plateau. Mais les sondages y ont révélé le jaillissement d'une immense nappe d'eau qui, coulant sur un lit d'argile imperméable et manquant de débouchés, n'a plus qu'une ressource : celle de crever son plafond de terre labourable et de jaillir à la surface par les milliards de pores de cette couverture où sont posées les maisons. Et c'est l'eau partout : l'eau sous les planchers pourrissants des huttes, l'eau débordant des ornières sur la route où elle allonge à l'infini ses flaques striées d'îlots de boue presque liquide. Et c'est par ces cloaques interminables que, le matin avant l'aube, le soir dans l'obscurité complète, les tâcherons, les manœuvres, les cheminots, mais aussi les ouvrières d'usines, femmes ou jeunes filles, cheminent, au clapotis de leurs souliers pétrissant à plaisir la fange. Vienne la saison des pluies, et ce sera pire encore.... (p. 221-224).

... Là-haut, – au bout des cent-quatre-vingt-cinq marches – il y a un Juvisy abandonné : la part du feu ou plutôt de la boue... Et pourtant, les parias, hôtes de ces marais, attendent quelque chose... Une brave vieille qui descend à travers les flaques chercher du lait « à la ville », me confie avec assurance : « Paraît qu'on va nous faire une église à la Ferme-Champagne ! ». Ah! Bonnes femmes ! Si le terrain était seulement acheté ! Plus loin, oui, vers Savigny, on m'a montré un carré de navets que M. le curé a pu acquérir de sa pauvreté... Quant à y bâtir une chapelle, même modeste, peut-il seulement le rêver ? (p. 228-229).

... J'arrive à Savigny-sur-Orge. Nous sommes en Seine-et-Oise, mais toujours en banlieue de Paris... Dans un petit salon, encombré de plans d'architecte, d'épures, de dessins, l'abbé Deutsch, un alsacien, s'assied péniblement sur le canapé : ... « il faut que je réalise ça ». Ca, c'est : 1° une vaste église en ciment armé à planter, là-haut, dans les lotissements ; 2° une belle salle paroissiale qui servira à faire attendre quelque temps l'église ; 3° un dispensaire ; 4° une école, etc... Cela c'est l'espérance, et peut-être le rêve. La réalité est plus humble : un hectare de terre, bien central du reste, offert par un généreux paroissien...(p. 217).

... « Le P. Doncœur va, avec des scouts, leur donner une « veillée de Noël » en musique, puis la messe de minuit, à la Ferme-Champagne. Dites-lui que j'en réponds : l'immense grange sera bondée ».

Note : Le P. Doncœur ne s'est pas borné à aller, en effet, célébrer la messe de minuit dans la grande grange au milieu d'une grosse affluence ; il a amorcé un ministère original

qui a commencé à fonctionner le dimanche des Rameaux (1927). Chaque dimanche, une équipe de scouts, accompagnant un aumônier, va assurer une « messe volante » à la ferme de Champagne, avec catéchisme, patros,... (p.218).
... Nous approchons de la route de Fontainebleau dont les arbres se dessinent, fantômes d'ombres, dans le rougeoiement des guinguettes et des garages. Voici, à travers les vitres, un intérieur propret. Une fillette, au coin d'une table dont la nappe est relevée, écrit ses devoirs. « Nous sommes en Limousin – dit le vicaire –. Toute une colonie. Ils ont leur estaminet, sur la route, avec l'enseigne « Au petit Limousin ». Braves gens. Ce n'est plus tout à fait l'enfer, d'où nous sortons. Mais il n'y avait pas le bon Dieu. Je l'y ai mis. Ca n'a pas coûté cher. La Société Bernheim a acheté une grosse ferme, qu'elle n'a pas utilisée. Des sans-foyer sont venus s'y établir, sans rien demander – et sans rien payer – à personne. J'ai fait comme eux. J'ai trouvé un grenier plein de toiles d'araignées, qui servait de séchoir. J'ai balayé, déblayé, blanchi. On m'a prêté un autel... Je viens d'Athis, après la première messe du curé, le dimanche, dire ici ma première messe à moi. Un bout de catéchisme...» (p. 233-234).
... Deux kilomètres encore dans la nuit. Là-bas, des myriades d'étoiles au scintillement froid... Les lumières de Juvisy, la gare tentaculaire et meurtrière... Des ombres nous frôlent : les ouvriers qui regagnent leur taudis au fond du cloaque, dans le vent glacial... À des lampes éparses dans les ténèbres, on devine les lotissements. Il est sinistre, avec ses miroitements d'eau, sous le ciel plotnbé, ce pays habité par quelques milliers de parias. Pourtant, les mauvais coups y sont rares. Chacun se terre et tâche de se faire oublier. L'abbé s'y promène à toute heure en sûreté. Ces pauvres gens, témoins de l'amitié qu'il leur porte, ne l'ont-ils pas élu pour représenter leurs intérêts auprès des sociétés ? ...Il est vice-président du Groupe communal où il représente trente-cinq sociétés de petits lotisseurs... Plusieurs fois, il est intervenu, au nom de son minable troupeau, auprès des grosses compagnies... » (p. 235-236).

Document 11 :
Lettre du curé-doyen de Juvisy au maire de la commune à propos de la construction de l'église Notre-Dame-de-France (In : *Le Réveil de Juvisy,* 5 février 1938) :
« Je me suis laissé dire, de source autorisée, que le Conseil municipal, en grande partie, refuserait d'approuver ma demande d'emprunt nécessaire à la poursuite des travaux de l'église et uniquement motivée par la cherté de la vie, emprunt – vous le savez – qui ne coûte pas un sou à la commune puisqu'il est amorti entièrement par nous, et vous avez entre les mains toutes les garanties pécuniaires suffisantes. Il ne s'agissait donc que d'une simple formalité, et vous-même, Monsieur le Maire, en admettiez tout le bien fondé lorsque vous m'avez accueilli fort aimablement, il y a un mois, pour présenter cette affaire. Pour faciliter la tâche, je vous ai même fourni, du Ministère de l'Intérieur, tous les papiers utiles, n'ayant rencontré en haut lieu aucune difficulté, tellement cette affaire est normale. Hier encore, allant au Ministère, on m'a conseillé de faire hâter l'établissement du dossier par la municipalité de Juvisy, et l'on me confirmait que cet emprunt était tout à fait naturel. Si, donc, le refus de votre Conseil est vrai, – je me refuse à le croire –, il y aurait un acte de sectarisme incompréhensible car les membres du Conseil se sont toujours défendus d'en avoir. Sans aucun subside de la commune, j'ai mis en lieu sûr tout le mobilier cultuel, propriété de la commune. J'ai pris à ma charge (47 000 francs) la démolition de l'église, propriété communale. J'ai dû sacrifier une grande partie de mon jardin et un petit bâtiment construit dessus, condition exigée « sine qua non » pour obtenir de vous la simple autorisation de reconstruire l'église, et cela sans un sou de dédommagement, bien au contraire ! Or le Conseil municipal voudrait m'enlever maintenant le moyen de continuer, en ne me permettant pas d'emprunter une somme d'argent qui correspond à peine à l'échelle de cherté de vie, et dont l'amortissement, encore une fois, sera effectué par nous-mêmes. Je vous demanderais, avant le vote définitif, de bien vouloir lire cette lettre à MM. les membres de votre Conseil, à ceux du moins qui n'ont peut-être pas entrevu les conséquences de leur refus, car, vu le processus employé pour la reconstruction de l'église, vu l'état avancé des travaux, vu le titre de « propriété communale » de la dite église en construction, vues les possibilités normales employées dans tous les travaux communaux – emprunt à défaut de subvention –, vus, en un mot, la documentation juridique et les règlements ministériels à ce sujet, j'aurais le regret de passer outre votre refus et de me réserver alors toute suite à donner à l'affaire, ce qui, croyez m'en, ne serait pas politique de votre part vis-à-vis de vos administrés. Car, dans un autre ordre d'idées, je n'ai pas craint, malgré la crise, d'entreprendre seul cette œuvre colossale d'un million trois cent mille francs de travaux, ne comptant que sur la bonne volonté des gens de Juvisy, pratiquants ou non ; elle s'est montrée magnifique et

quasi unanime. Je me réjouissais d'assurer ainsi du travail aux ouvriers du pays, voire même d'en assurer à tous ceux qui fournissaient la matière première : sable, chaux, ciment, briques, bois.... L'obstruction systématique de la plupart de votre Conseil va donc supprimer du pain à de nombreuses familles pour les mois d'hiver. Je ne pense pas qu'ils aient ce cœur là, ni cette contradiction. Si je me permets de rendre publique ma lettre, c'est que j'aime agir au grand jour ; c'est aussi que je suis convaincu, comme vous l'avez été, Monsieur le Maire, du bien fondé de ma demande qu'en connaissance de cause ces messieurs du Conseil municipal ne sauraient maintenant refuser. Ils verront là, sans qu'il y ait un centime à dépenser, une question d'intérêt général en jeu, une question de pain pour les ouvriers, et Juvisy sera juge de votre impartialité et de l'attachement de votre Conseil à la cause sociale. En vous remerciant de bien vouloir être mon interprète, veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments respectueux. E. Baudet, curé-doyen de Juvisy. » (A.D. Essonne 2/O/694).

Document 12 :

Charles Trenet : *«Route Nationale Sept »* (Paroles et musique de Charles Trenet. Éd. Raoul Breton, 1955) :

« De toutes les routes de France, d'Europe,
Celle que j'préfère est celle qui conduit
En auto ou en auto-stop
Vers les rivages du Midi

Nationale 7
Il faut la prendre qu'on aille à Rome, à Sète,
Que l'on soit deux, trois, quatre, cinq, six ou sept
C'est une route qui fait recette
Route des vacances
Qui traverse la Bourgogne et la Provence
Qui fait d'Paris un p'tit faubourg d'Valence
Et la banlieue d'Saint-Paul de Vence
Le ciel d'été
Remplit nos cœurs de sa lucidité
Chasse les aigreurs et les acidités
Qui font l'malheur des grandes cités
Tout excitées
On chante on fête
Les oliviers sont bleus ma p'tite Lisette
L'amour joyeux est là qui fait risette
On est heureux Nationale 7 ».

Document 13 :

Indicateur des villes de Juvisy, Athis-Mons, Viry-Châtillon et Paray-Vieille-Poste. 29e année. 1954. 56 p. (Les Indicateurs de banlieue).

Les adresses portées en *italiques* concernent (à Juvisy seulement) les voies nommant la R.N.7 ou celles de ses abords :

AMEUBLEMENT *(magasin d')* :
Leroy, 36, *avenue de la Cour de France.*
Nodale, 62, *avenue de la Cour de France.*

ARCHITECTES :
Aubert (Louis), 16, avenue d'Estienne d'Orves.
Valdin (Eugène), 2, Grande-Rue.

BOIS DE CONSTRUCTION :
51-53, *avenue de la Cour de France.*

CAFÉS, HÔTELS, RESTAURANTS :
Au rendez-vous des cyclistes,
24, *avenue de la Cour de France.*
Aux deux terrasses, 1, rue de Draveil.
Aux deux gares, 27, rue de Draveil.
Café de la pêche, rue du Pont.
Café du réservoir, 7, *route de Fontainebleau.*
Chambault, *avenue de la Cour de France.*
Éden-Bar de la Pyramide, 66, *avenue de la Cour de France.*
Hôtel du Soleil levant, *37, avenue de la Cour de France.*
Hôtel-restaurant du Lido, ancienne Maison Baudon,
9, rue de Draveil (salles pour noces, banquets, dancing).
La Gaule, 10, rue de Draveil.
Mickey bar, 60, *avenue de la Cour de France.*
Séguy, 38, *avenue de la Cour de France.*

CARRELAGES ET SANITAIRES :
H. Gilg, place de la Gare.

CINÉMA :
Éden-Palace, *avenue de la Cour de France.*

CYCLES ET MOTOS :
Fortin, 17, *rue Blazy.*
Lacquetay, 5, *rue Blazy.*
Perrinet, 43, *rue Blazy.*

EAUX DE SOURCE :
Source des vieilles côtes, 1, *rue Petit*.
Source fontaines de Juvisy, 47, *avenue de la Cour de France*.
Établissements du Mont Rose et de Juvisy,
eaux minérales, 47-49, *avenue de la Cour de France*.

ÉLECTRICITÉ AUTOMOBILE :
Neyroud, 55, *avenue de la Cour de France*.

GARAGES ET RÉPARATIONS :
Avenir Garage, *rue de Fromenteau*.
Garage central (Diesel, Berliet, tracteurs, autobus,...),
3, Grande-Rue (maison Bellety).
Garage du Parc (maison Bidaud), 4, avenue d'Estienne d'Orves.
Grand garage de la Cour de France,
36, *avenue de la Cour de France*.
Grégoire, 23, *avenue de la Cour de France*.

MARÉCHALERIE-CHARRONNAGE :
Prunier, 41, *avenue de la Cour de France*.

MÉCANIQUE GÉNÉRALE :
4, *rue Petit* (maison Combes).

PÊCHE(ARTICLES DE) :
16, rue de Draveil (maison Mathieu).

PHOTO :
Leprunier, 5, avenue de la République.

PNEUMATIQUES :
Auto-pneuma, 45, *avenue de la Cour de France*.
Relais du pneu, 69, *avenue de la Cour de France*.

QUINCAILLERIE :
Cordier, 101, *avenue de la Cour de France*.

SERRURERIE :
Freyd et Ayard, 41, Grande-Rue.
Lefranc et fils, 33, rue Wurtz.
Perret, 5, rue du Docteur-Vinot.

TRANSPORT-DÉMÉNAGEMENT :
Aberback, 40, *avenue de la Cour de France*.
Batut, 37, *avenue de la Cour de France*.
Lutz, 71, *rue de Fromenteau*.
Mercier, 1, rue Pasteur.

USINE À GAZ :
rue Pasteur.

Les voies à l'issue de la gare en direction d'Orléans.

Notes

Les notes en abrégé sont développées en bibliographie.

INTRODUCTION
JUVISY-SUR-ORGE
UN TERRITOIRE, DES RÉSEAUX

[1] La bibliographie placée en fin d'ouvrage fait le point des diverses publications.
[2] Avec une superficie de 216 ha et une population de 11 937 habitants en 1999, Juvisy est l'une des plus petites communes du canton dont elle est le chef-lieu.

UN TERROIR RURAL SUR LA VOIE DE L'HISTOIRE NATIONALE 1632-1839

[1] BRUNEL (Louis) Juvisy au XVIIIe siècle. Le détournement du pavé royal de Lyon ; ses conséquences économiques et humaines. *Société historique et archéologique de Corbeil, d'Étampes et du Hurepoix*, 1975. P. 73-75 (Mémoires et documents).
[2] À la suite des études d'Odile Gantier (Recherches sur les prieurés et les possessions de l'abbaye de Marmoutier du Xe au XIIIe siècle. In : *Revue Mabillon*, tome 53, 1963, p. 93-110, 161-167 ; t. 54, 1964, p. 15-24, 56-67, 125-135 ; t. 55, 1965, p. 32-44, 65-79) et celles de Daniel Pichot (*Le village éclaté : habitat et société dans les campagnes de l'Ouest au Moyen Age*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, p. 136-142. Histoire), on peut se demander si l'installation d'une petit centre monastique à Juvisy à la fin du XIe siècle ou au début du siècle suivant, ne correspond pas à une sorte de refondation paroissiale d'un peuplement plus ancien dont les traces ont aujourd'hui disparu. Mais les vestiges retrouvés sous l'ancienne église Saint-Nicolas lors de sa démolition en 1937 – dont le père Robert Baudet fut le témoin oculaire – rappellent le schéma (classique au XIe siècle) de fondation d'un prieuré accompagnée par la donation d'une église paroissiale antérieure. Dans ce cas, le seigneur donne l'église à une prestigieuse abbaye bénédictine – ici à celle de Marmoutier – ainsi qu'une terre, des droits sur le marché, un domaine foncier important auquel s'ajoutent un moulin, des droits et des dîmes. En retour, les moines reconstruisent l'église. Cette refondation paroissiale se traduit, d'ordinaire, comme à Juvisy, par l'adjonction d'un prieuré à l'église, agglomeré au bloc antérieur église-cimetière.
[3] TOUATI (François-Olivier) *Archives de la lèpre : atlas des léproseries entre Loire et Marne au Moyen Age*. Paris, éd. du C.T.H.S., 1996. 394 p. (Mémoires et documents d'histoire médiévale et de philologie ; 7).
[4] Il semble que la maladrerie de l'ordre de Saint-Lazare ait perduré jusqu'au XVIIe siècle. Un arrêt du Parlement du 18 décembre 1700 rétablit un hôpital à Juvisy en le dotant des biens inemployés de la maladrerie disparue (L. Brunel, op. cit. p. 58, note 124). On peut se demander si cet établissement fonctionna longtemps car le terrier de 1732 parle à son sujet de « la mazure de l'hôpital » (A.N. S/7004). En 1746, la *Carte topographique de la capitainerie de Corbeil*... de N. Matis (B.n.F. Ge A 28) représente encore la chapelle Saint-Louis, dernier vestige construit de la maladrerie, ainsi que les jardins dans leur enclos.
[5] *Histoire de l'alimentation* sous la dir. de Jean-Louis Flandrin et Massimo Montanari. Paris, Fayard, 1996.
[6] LEBEUF (abbé Jean) *Histoire de la ville et de tout le diocèse de Paris*. Paris, 1754-1758.5 vol. Repr. Paris, Fechoz, 1883. Tome IV, P. 152
[7] *A.N. Minutier central des notaires de Paris. Histoire de l'art au XVIe siècle. 1540-1600*. Tome 1 par Catherine Grodecki. Paris, Archives nationales, 1985. p. 44-46 : promesse de Jean Blanche, maître « maçon de brique », du 4 mai 1576, de livrer à Ludovic de Gonzague, duc de Nevers... « toute la bricque qu'il pourra faire et faire faire tant qu'il en conviendra pour le bastyment du dict seigneur duc en son hostel de Nesle pendant le temps de trois années à commencer de ce jourd'huy... la rendre au bord de l'eau entre Juvisy et Corbeil à port aisé et chargeable moyennant 110 sols tournois le millier de brique bonne, loyale et marchande ». L'hôtel de Nevers, établi sur l'emplacement de l'hôtel de Nesles, devait présenter une maçonnerie « brique et pierre » ; il ne fut jamais achevé. À cet emplacement se dresse aujourd'hui l'hôtel de la Monnaie.
[8] A. N. Minutier central, op. cit ; A.D. Essonne, 26 J 52 et 82 ; Carte des chasses du roi, feuille n°9 (Sceaux), levée entre 1765 et 1768.
[9] A.D. Essonne 26 J 52 : bail de la tuilerie par Jean Bénard, marchand d'Athis, 20 août 1643. Voir : Documents annexes.
[10] A.D. Essonne 26 J 82 : marché conclu entre Thibault de la Brosse (seigneur d'Athis), Claude Brosse et Georges Justin, « thuiliers », de lui tirer de son parc toutes les glaises qu'il sera nécessaire pour faire 200 000 tuiles par an, le 1er décembre 1654. Voir : Documents annexes.
[11] MARREY (Bernard) DUMONT (Marie-Jeanne) *La brique à Paris*. Paris, Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1991. p. 24-25.
[12] Dans *Le monde des financiers au XVIIe siècle* (Flammarion, 1988), – résumé des 7 volumes de sa thèse –, Françoise Bayard explique l'intérêt porté par les 249 financiers recensés à la propriété et à l'exploitation de domaines non seulement par les profits attendus (des impôts et du fruit de leur exploitation) mais encore par le prestige social qui s'attache alors à la propriété foncière.
[13] À côté des cartes postales éditées lorsque le château accueillit l'hôtel de ville en 1901, le Musée de l'Île-de-France conserve des tirages photographiques qu'Eugène Atget réalisa du château et du pavillon vers 1905.
[14] Plan contenant des vues cavalières de Juvisy, Athis-Mons et Viry-Châtillon, 1re moitié XVIIe siècle (Bibliothèque du Lycée Saint-Charles, Athis-Mons).
[15] BRUNEL (Louis) op. cit. p. 75-77 : le 15 mars 1632, Louis Chauvelin cède son patrimoine juvisien à Michel Le Masle, prieur des Roches, secrétaire et intendant du cardinal de Richelieu qui l'établit seigneur moyen et bas justicier de Juvisy en reconnaissance de ses services.
[16] Ce document atteste indirectement de la paternité de Michel Le Masle dans la création du parc du château, à l'occasion d'une querelle entre le seigneur d'Athis – Thibault de la Brosse – et celui de Juvisy, qui est alors Antoine Rossignol : voir Documents annexes.
[17] La pièce d'eau inférieure, dite le miroir, rappelle d'autres créations de la seconde moitié du XVIIe siècle. Le pavillon élevé dans le parc supérieur en limite des parcelles boisées et du parterre du canal, semble dater du XVIIIe siècle.
[18] Colbert s'implantant à Sceaux, – domaine desservi par la route d'Orléans (actuelle R.N. 20) – fait un choix similaire. Tous les domaines – ou presque – des financiers recensés par F. Bayard (*Le monde*... op. cit.) sont établis en région parisienne, le plus près possible de la capitale.
[19] JUBERT (Gérard) Michel Le Masle, chanoine de Notre-Dame-de-Paris, secrétaire de Richelieu (1587-1662). In : *Bull. de la Soc. d'histoire de Paris et de l'Île-de-France*, 118e année, 1991. Paris, École nationale des Chartes, 1994. p.103-142.
[20] Le chanoine Le Masle décore sa chapelle, dans la cathédrale de Paris, d'une œuvre commandée à Claude Vignon et de deux toiles de Philippe de Champaigne, dont une *Annonciation*. Les lambris de la chapelle étaient ornés de dix scènes peintes sur bois, inspirées de la vie de la Vierge. Il fera don, à la fin de sa vie, de sa bibliothèque – riche de 4 470 volumes – au collège de la Sorbonne fondé par son maître. Le portrait en pied des deux hommes, peint par Philippe de Champaigne, orna jusqu'à la Révolution la grande salle de la bibliothèque. On sait que Le Masle offrit à Notre-Dame-de-Paris une suite de dix tapisseries de « La vie de la Vierge », aujourd'hui conservée à la cathédrale de Strasbourg (Emmanuel Coquery : La tapisserie et ses bordures. In : *Un temps d'exubérance. Les arts décoratifs sous Louis XIII et Anne d'Autriche*. Paris, R.M.N., 2002. p. 149-177) ; la suite est entreprise dès 1638, c'est-à-dire au moment où Louis XIII, en reconnaissance de la naissance du futur Louis XIV, mettait son royaume sous protection mariale (René Laurentin : *Le vœu de Louis XIII, passé ou avenir de la France*. Paris, O.E.I.L., 1988. 187 p.).
[21] GADY (Alexandre) *Jacques Lemercier : architecte et ingénieur du roi*. Paris. Éd. de la Maison des sciences de l'homme, 2005. (Monographie) ; en particulier, le chapitre sur Richelieu bâtisseur.
[22] MICHEL (Patrick) Le cardinal de Richelieu et les arts décoratifs. In : *Un temps d'exubérance. Les arts décoratifs sous Louis XIII et Anne d'Autriche*. Paris, Grand Palais, 2002. Paris, R.M.N., 2002. p. 37-40.
[23] On ignore aujourd'hui si ce tableau existe toujours et, dans l'affirmative, sa localisation.

Cette œuvre nous est connue par une reproduction conservée au Service de documentation du Louvre, retrouvée par David Brouzet auteur d'une étude sur ce peintre (Jean-Baptiste et Pierre-Denis Martin peintres des Maisons royales) publiée dans *L'Estampille-L'Objet d'art* (n°328, octobre 1998, p. 66-82). Nous savons ainsi que Pierre-Denis Martin, déclaré « peintre du roi » dès 1699, collabore à partir de 1694 dans l'atelier de Jean-Baptiste Martin à la réalisation des tableaux destinés au château de Marly. Il contribuera aussi à l'ensemble des *Conquêtes du roi* commandé par Louvois pour la galerie de son château de Meudon à Van der Meulen dont Jean-Baptiste Martin est le plus proche collaborateur.

[24] DÉZALLIER d'ARGENVILLE (Antoine-Nicolas) *Voyage pittoresque des environs de Paris, ou description des maisons royales, châteaux et autres lieux de plaisance*. … 3e édition corrigée et augmentée. À Paris, De Bure… 1768. p. 248-249 : voir Documents annexes.

[25] Puisqu'aussi bien Sully à Villebon (Eure-et-Loir) que Richelieu au Palais-Cardinal ou Louvois à Meudon en disposeront.

[26] Dézallier d'Argenville les attribue « à un bon maître italien » ; la tradition orale, que colportent deux photographies éditées en carte postale au début du XXe siècle, attribue deux plafonds peints à Le Sueur : celui du grand salon aurait traité le thème des Parques, un autre aurait célébré le Couronnement de la Vierge. Toutefois, dans son étude sur le peintre, Alain Mérot ne mentionne ni cette attribution ni même le nom de Juvisy (*Eustache Lesueur*. Paris, Arthena, 1987).

[27] Au cours du XVIe siècle, les châteaux de Blois, de Villers-Cotterets et de Fontainebleau présentent une aussi libre composition du parc et des jardins par rapport au château, ainsi que, dans l'Essonne, ceux de Brunoy et de Draveil (les Bergeries). FARHAT (Georges) Au-delà du terroir stérile : le parc dans l'organisation du domaine seigneurial 1550-1700) : autour d'un texte de Louis Savot. In : *André Le Nôtre, fragments d'un paysage culturel*. Sceaux, Musée de l'Île-de-France, 2006, p. 88-113.

[28] MOSSER (Monique) Jardins et imaginaire paysager : notes et perspectives de recherches autour de 1650. In : *André Le Nôtre, fragments*, op. cit. p. 272-283. WOODBRIDGE (Kenneth) *Princely gardens : the origins and development of french formal style*. Londres, Thames and Hudson, 1986, chap. 8, p. 142-159.

[29] La grotte actuelle soulève la question de son emplacement et donc de sa datation : le plan d'Athis des environs de 1650 la situe au pied du fer-à-cheval. Aujourd'hui, elle se trouve au-dessus de la pièce d'eau remplaçant le canal : erreur de plan ? Transfert ou recréation postérieure ?

[30] Une information plus solide inviterait, bien sûr, à tenter un rapprochement avec la grotte rocaillée très architecturée du parc du château de Rueil, propriété du cardinal. Voir sur cette dernière : WOODBRIDGE (Kenneth) *Le jardin du cardinal de Richelieu à Rueil*. In : Histoire des jardins, de la Renaissance à nos jours, sous la dir. de Monique Mosser et Georges Teyssot. Paris, Flammarion, 1991, p. 163-167.

[31] Le rapprochement entre les travaux d'aménagement d'un site par les jardiniers et ceux de fortification enterrée par les ingénieurs militaires, à la lumière du progrès des instruments d'arpentage et des méthodes topographiques, est développé par VERIN (Hélène) : La technologie et le parc : ingénieurs et jardiniers en France au XVIIe siècle. In : *Histoire des jardins*, op. cit. p. 131-141 ; PROST (Philippe) Jardin et fortification, un art partagé du terrain. In : *André Le Nôtre, fragments*… op. cit. p. 214-219.

[32] BOUDON (Françoise) « Jardins d'eau et jardins de pente dans la France de la Renaissance » in : *Architecture, jardin, paysage : l'environnement du château et de la villa aux XVe et XVIe siècles*. Paris, Picard, 1999. ALLIMANT (Anne) La maîtrise des ressources hydrogéologiques dans la construction des jardins. In : *André Le Nôtre, fragments*… op. cit. p. 204-213.

[33] DESPRECHINS (Anne) Les jardins de Clélie. In : Alain Niderst, dir : *Les trois Scudéry*. Paris, Klincksieck, 1993, p. 433-441.

[34] Dans son *Cours d'architecture enseigné dans l'académie royale d'architecture*, 1675 (p. 655), François Blondel écrit clairement qu'il a fait soutenir la masse du front de la cascade de Juvisy, construite par ses soins sous un canal de près de 200 mètres de long creusé à son initiative et déplore qu'en son absence, on n'ait pas suivi ses dessins pour les bras du canal. Cité par Aurélia Rostaing dans sa thèse (*André Le Nôtre, dessinateur de jardins, et les jardins français du XVII siècle*. 2004. 2 vol.), t. 1, p. 111.

[35] Aurélia Rostaing (La bêche ou le compas ? Le métier de jardinier dans la première moitié du XVIIe siècle. In : *André Le Nôtre, fragments*… op. cit. p. 74-86) s'en remet implicitement à Dezallier d'Argenville qui attribue Juvisy à André Le Nôtre. Mais dans sa thèse (*André Le Nôtre, dessinateur*…), elle ajoute : « Malheureusement, notre cicerone ne donne pas d'autre précision que cet argument d'autorité, et l'on peut se demander si toutes les beautés du parc qu'il décrit près d'un siècle, peut-être, après sa création, sont à porter au crédit du dessinateur de jardins ».

[36] BARDON (Françoise) *Le portrait mythologique à la cour de France sous Henri IV et Louis XIII : mythologie et politique*. Paris, Picard, 1974. 326p.-LII p. de pl.

[37] GRENIER (A.) *Manuel d'archéologie romaine*, tome second. Paris, Picard, 1931. p. 146-174 ; CHEVALLIER (Raymond) *Les voies romaines*. Paris, Picard, 1972 ; *Atlas historique* sous la dir. de Georges Duby. Paris, Larousse, 1978. p. 24.

[38] Depuis le Xe siècle, l'archevêché de Sens est à la tête de la 4e province ecclésiastique – dite quatrième lyonnaise – dont dépend l'évêché de Paris. Le 20 octobre 1622, Rome érige le siège épiscopal de Paris en archevêché, avec Chartres, Meaux et Orléans pour évêchés suffragants (Albert Mirot *Manuel de géographie historique de la France*, tome second. Paris, Picard, 1950. p. 321). Voir aussi : HUBERT (Jean) Les routes du Moyen-Age. In : *Les routes de France depuis les origines à nos jours*. Actes du colloque de Sarrebruck, 1959. p. 25-56 ; BARATAULT (Anne-Claire) Réseau routier de l'Essonne au Moyen Age. In : *Mémoires d'Essonne*, n°3, juillet 1991, p. 18.

[39] REVERDY (Georges) *L'Histoire des routes de France du Moyen Age à la Révolution*. Paris, Presses des Ponts et chaussées, 1997.

[40] PELLETIER (Monique) La première carte de base de la France. In : *Espace français : vision et aménagement, XVI-XVIII siècles*. Paris, Archives nationales, 1987. p. 43-48.

[41] LIVET (Georges) *Histoire des routes et des transports en Europe*. Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003. 608 p.

[42] MESQUI (Jean) La construction des routes et des ponts. In : *Espace français : vision et aménagement, XVI-XVIII siècles*. Paris, Archives nationales, 1987. P. 139-143.

[43] Plan cavalier de Juvisy, Athis-Mons et Viry-Châtillon, dessiné à la plume sur parchemin entre 1556 et 1625 (A.D. Essonne 26/J/29).

[44] Le terme de « montagne » s'emploie anciennement pour désigner un chemin ou une route en forte pente.

[45] PONS (Bruno) Le château du duc d'Antin, surintendant des Bâtiments du roi, à Petit-Bourg (Évry). In : *Bull. de la Soc. Histoire de l'art français*, février 1987, p. 55-90.

[46] NEWTON (William Ritchey) *La Petite cour*. Paris, Fayard, 2006. Dans cet ouvrage, l'auteur recense et étudie les catégories de personnel qui constituent la Maison du roi, celle de la reine et celle des enfants royaux, dont les différents services (bouche, garde-robe, équipages, vénerie,…) emploient plusieurs centaines de personnes qui suivent le roi dans ses divers déplacements.

[47] BRUNEL (Louis) Juvisy au XVIIIe siècle. *Société hist. et archéol. de Corbeil, d'Étampes et du Hurepoix*, 1975. p. 8 (Mémoires et documents ; XI).

[48] A.N. F14/9784-9785 : Arrêt du Conseil d'État du 3 mai 1720 ordonnant d'élargir jusqu'à 60 pieds entre fossés (19,49m) tous les grands chemins du royaume ; cet arrêt fut suivi d'un règlement du 17 juin 1721 précisant certaines modalités d'application.

[49] A.N. F14/10411 : Catalogue des arrêts du Conseil d'État concernant les Ponts et chaussées, 1716-1757.

[50] VACANT (Claude) *Du camionnier à l'ingénieur : les métiers de la route au fil des siècles*. Paris, Presses des Ponts et chaussées, 2001. op. cit. p. 41.

[51] A.N. F14/9784-9785 : Arrêt du Conseil d'État du 3 mai 1720.

[52] MESQUI (Jean) op. cit. p. 141.

[53] Les accotements cailloutés étaient ainsi fréquentés à la descente par les lourdes charrettes qui trouvaient dans l'irrégularité du sol un frein naturel ; inversement, la chaussée pavée facilitait la montée des véhicules mais se révélait dangereuse en descente par l'accélération que les voitures pouvaient y prendre. A.N. F/14/1640 : Rapports du 10 janvier 1837 et du 15 mars 1844.

[54] GAUTIER (Henri) *Traité de la construction des chemins*. Toulouse, 1693 (réed. Paris, 1715).
[55] BRUNEL (Louis) op. cit. p. 33.
[56] L'arrêt royal du 26 mai 1705 rendra l'aménagement de fossés obligatoire et fixera leurs dimensions.
[57] L'adjudication effectuée le 20 février 1725 concernait la plantation de 1 746 arbres sur la section comprise entre le début de la dérivation et l'entrée du bourg de Ris (Orangis). Une ordonnance du 26 mars 1725 fut rendue pour assurer la protection de ces arbres (cité par L. Brunel, op. cit., p. 52).
[58] BRUNEL (L.) op. cit. p.57-60, note 131.
[59] Arrêt du Conseil du Roi du 11 février 1681. Cité par Cl.Vacant, op. cit. p. 246.
[60] Arrêt du 28 novembre 1713 ; cité par VIGNON (E.J.A.) *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France aux dix-septième et dix-huitième siècles*. Paris, 1863. 3 vol.
[61] BRUNEL (L.) op. cit. p. 36.
[62] A.N. E/883A/f°170 ; E/930 B/f°83.
[63] MOULAERT (frère B.C.B.) Notes pour une future biographie de frère Romain, architecte. In : *Le Messager des sciences historiques et archives des arts de Belgique*. année 1850, p. 260-271 ; TARBE de SAINT-HARDOUIN (Francois-Pierre) *Notices biographiques sur les ingénieurs des Ponts et chaussées*... Paris, 1884. p. 16-17 et 25.
[64] D'autres rectifications de tracé et de pente furent exécutées sur cette route de Paris à Fontainebleau, notamment, en 1724-1726, pour adoucir la « montagne de Ris » et, en 1723, sur la « montagne d'Essonnes » (L. Brunel, op. cit. p. 14, note 18).
[65] D'AVILER (Charles-Augustin) *Cours d'architecture... avec une ample explication par ordre alphabétique de tous les termes*. Paris, Langlois, 1691. 2 vol. in-4° ; en 1755, Jombert publie une version revue et complétée du dictionnaire de D'Aviler sous le titre de « *Dictionnaire d'architecture civile et hydraulique et des arts qui en dépendent* ».
[66] PICON (Antoine) *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*. Paris, éd. Parenthèses, 1988. 317 p.
[67] C'est sur la base de ce document graphique que statuera le conseil des Ponts et Chaussées ; le projet, après approbation, est envoyé à l'intendance pour servir de devis d'exécution.
[68] DESPORTES (Marc) *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVII-XVIII siècle*. Paris, Gallimard, 2005. 413 p. (Bibliothèque illustrée des Histoires).
[69] SCUDERY (Madeleine de) *Clélie : histoire romaine*. Seconde partie. 1655. Éd critique par Chantal Morlet-Moralat. Paris, H. Champion, 2002. 529 p. (Sources classiques).
[70] MILLIN (Aubin-Louis) *Antiquités nationales, ou Recueil des monuments pour servir l'histoire générale et particulière de l'Empire français, tels que tombeaux,*... Paris, Drouhin, 1790-an VII (1799). 5 vol. in-4° (vol. II : fontaines de Juvisy).
[71] FRANCE. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. *Voitures hippomobiles : vocabulaire typologique et technique*/Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France ; réd. par Jean-Louis Libourel. Paris, Monum. Éd. du pattimoine, 2005. 411 p. : ill. (Principes d'analyse scientifique).
[72] PIGANIOL de LA FORCE (Jean-Aymar) *Nouvelle description de la France, dans laquelle on voit le gouvernement général de ce royaume, celui de chaque province en particulier et la description des villes, maisons royales, châteaux et monuments les plus remarquables, avec la distance des lieues pour la commodité des voyageurs*. Paris, chez Théodore Legras fils, 1718. 6 vol. In-16. : tome II : *Île-de-France*. ; *Nouveau voyage de France avec un itinéraire et des cartes faites exprès qui marquent exactement les routes qu'il faut suivre pour voyager dans toutes les provinces de ce royaume*. Paris, chez Théodore Legras, 1724. In-16. XX- 622 p. ; DÉZALLIER d'ARGENVILLE (Antoine-Joseph) *Voyage pittoresque des environs de Paris ou Description des maisons royales, châteaux et autres lieux de plaisance, situés à quinze lieues aux environs de cette ville*. Nouv. éd. corrigée et augmentée. Paris, de Bure, 1762. In-8°. 407 p. Voir aussi sur le sujet : *Les guides imprimés du XVI au XX siècle : villes, paysages, voyages* : textes/réunis par Gilles Chabaud, Évelyne Cohen, Natacha Coquery et Jérôme Penez. Paris, Belin, 2000.
[73] MNATSAKANIAN (Ruben) *Les Cartes, instruments de pouvoir*. In : Penser la terre, stratèges et citoyens, le réveil des géographes, sous la dir. d'Élisabeth Morlin. Paris, Autrement, 1995. p. 187-191 ; VAYSSIÈRE (Bruno-Henri) À propos d'une nouvelle économie politique sous l'Ancien Régime : formation du territoire national et travaux de la carte de Cassini. In : *Bulletin de l'Association des géographes français*, n°463, 1979, p. 249-256. LEVALLOIS (Jean-Jacques) *Mesurer la Terre : 300 ans de géodésie française, de la toise du Châtelet au satellite*. Paris, Presses des Ponts et chaussées, 1988. 389 p.
[74] LEVALLOIS (Jean-Jacques) La détermination du rayon terrestre de Jean Picard en 1669-1678. In : *Bulletin géodésique*, vol. 57, 1983.
[75] PICARD (Jean) *Mesure de la Terre*. Paris, Imprimerie royale, 1671 ; TATON (René) Picard et la mesure de la Terre. In : *Jean Picard et les débuts de l'astronomie de précision au XVII siècle*, sous la dir. de Guy Picolet. Paris, C.N.R.S., 1987 ; PELLETIER (Monique) La première carte de base de la France. In : *Espace français*, op. cit. p. 43-48.
[76] CASSINI de THURY (César-François) *La Méridienne de l'Observatoire de Paris*, H.-L. et J. Guérout, 1744 ; MARALDI (Giovanni Domenico) CASSINI de THURY (César-François) *Nouvelle carte qui comprend les principaux triangles qui servent de fondement à la description géométrique de la France*. 1744 (BnF, Cartes et plans, Ge BB 565A-VII).
[77] La plaque posée en 1788 portait le texte suivant : « L'axe de la pyramide indique le terme austral d'une base qui doit servir à vérifier la mesure du degré du méridien. Le terme boréal de cette première base commence à l'axe de la pyramide construite à Villejuif. Longueur de la base, suivant la toise qui a servi en Laponie, cinq mille sept cent seize toises cinq pieds ». (L. Brunel, op. cit. p. 137).
[78] La pyramide porte l'inscription suivante : « Pyramide de Juvisy/Extrémité Sud de la base/géodésique de Villejuif-Juvisy/1670 Picard/1740 J. Cassini-La Caille/Propriété de l'Académie/Des Sciences ».
[79] La cartographie naissante du territoire est contemporaine de la réalisation d'objets scientifiques aussi prestigieux que les globes de Vincenzo Coronelli ou de la mise en œuvre de la collection de plans-reliefs rassemblés à Paris pour servir à la connaissance et à la défense des principales places du royaume (Voir : MONSAINGEON (Guillaume) : *Les voyages de Vauban*. Marseille, éd. Parenthèses, 2007. 187 p. ill.).
[80] Toutes les indications techniques relatives à la construction du pont proviennent des Archives nationales et sont données par Louis Brunel, op. cit. p. 12.
[81] A.N Z/1/F 999, f° 189-190.
[82] A.N. Z/1/F/996 f°108v°-109v°.
[83] *Mercure de France*, août 1724, p.1836-1837 ; La « *Carte et plan figuratif du chemin de Versailles à Fontainebleau* » dressée par Daudet, ingénieur géographe, pour servir au voyage du roi Louis XV, le 23 août 1724, montre un porte-étendard du régiment du Quercy qui « travaille au nouveau chemin » de Juvisy, révélant l'intervention occasionnelle d'un régiment royal (A.D.Yvelines A 242). Frédéric Tiberghien (*Versailles, le chantier de Louis XIV*. Perrin, 2006, p. 128-131) rappelle que la troupe servait fréquemment de variable d'ajustement lorsque la main d'œuvre venait à manquer pour tel ou tel chantier civil de Louis XIV (Versailles, Marly, Maintenon,...), dès le ministère de Colbert, mais surtout lorsque Louvois rachète, en 1683, la charge de surintendant des bâtiments, arts et manufactures. Cette pratique semble avoir perduré sous les règnes suivants.
[84] « Il sera fait sur chacune teste d'arche du pont deux pieds d'estaux (sic), dont un portera un globe avec les armes de France terminé d'une couronne Royalle (sic), acompagné de deux enfants...Le second sera terminé par un groupe de figure représentant le Temps qui portera la médaille du Roy et autres ornements. » (A.N. Z/1/F 999 f°190 v°, cité par L. Brunel, op. cit. p. 30, note 50).
[85] « *Louis XV, Roi très chrétien, a transformé cette voie jadis difficile, escarpée et presque impraticable, en une route unie, carrossable et agréable, en faisant fendre et briser les rochers, aplanir le coteau, construire un pont et des chaussées, 1728* ». Ce texte de l'académicien de Boze est examiné par les membres de l'Académie des Inscriptions et belles lettres et arrêté dans sa séance du 7 septembre 1728. D'après le rédacteur du *Mercure de France*, sa gravure n'est pas encore en place en août 1730.
[86] Le groupe du Temps a pu être attribué à l'un ou l'autre des frères Coustou, Nicolas ou Jacques. Des rapprochements ont été proposés

par M. de Dartein entre les piédestaux de Juvisy et ceux du pont de Blois dus à Guillaume Coustou et datant de 1724. Dominique Massounie, dans sa thèse, les attribue également à Coustou le jeune, c'est-à-dire à Guillaume Coustou. Et le goût de ces fontaines monumentales, assez nombreuses au début du XVIIIe siècle, dont nombre d'artistes décorateurs – tels Gilles-Marie Oppenord ou Jean-Baptiste Oudry – ont donné des modèles, semble assez redevable à une mode importée d'Italie. La chronique de l'époque n'apporte pas de réponse à la question de l'attribution (*Le Mercure de France*, août 1730, p. 1784-1785 ; Dézalier d'Argenville, op. cit.). Ces deux fontaines ont été, depuis les années soixante-dix, démontées pour faciliter l'élargissement de la R.N.7 et remontées dans le parc des Belles fontaines.

[87] Enquête en vue de l'établissement de la taille proportionnelle à Juvisy, citée par L. Brunel, op. cit. p. A.N. Q3/206/n°16, art.11.

[88] Ibid.

[89] MARCHAND (Patrick) *Le maître de poste et le messager : les transports publics en France au temps des chevaux, 1700-1850*. Paris, Belin, 2006. 366 p. (Histoire et société).

[90] A.D.Yvelines B III : Juvisy/Haute justice.

[91] Le curé prédit ainsi que « la pluspart des principaux et autres vont quitter le lieu, attendu qu'à présent presque tout le monde passe au nouveau chemin royal qu'on vient de faire, ce qui rendra cette paroisse déserte,… » (A.N. Q1/1512), cité par L. Brunel, op. cit. p. 129.

[92] En 1732, encore, des marchands de bestiaux en transit dans le bourg auront maille à partir avec des bergers locaux. A.D.Yvelines. B IV : Juvisy/Moyenne justice.

[93] *L'auberge du Mont-Saint-Michel* et celle *des Belles fontaines* se tiennent sur les pentes du coteau face à Viry-Châtillon ; *l'auberge du Pavillon*, en revanche, s'installe au nord de Fromenteau, aux confins d'Athis.

[94] Les Minimes tenent d'empêcher les uns de s'installer en bordure de route, les autres d'y établir le moindre commerce susceptible de leur faire concurrence, comme en 1777 avec Louis Francia de Beaufleury à qui ils cèdent un terrain à condition qu'il s'engage à renoncer à toute activité risquant de leur causer du tort. (A.N. S 4294 n°196).

[95] L'historien Louis Brunel a constitué à partir de divers documents d'archives la liste des habitants de Juvisy résidant ou/et travaillant au cours du XVIIIe siècle le long du pavé de Lyon : voir Documents annexes.

[96] Terrier du prieuré de Juvisy, 1551. A.N. S 7004 f°53, art. 488 et 490.

[97] Lorsque le chevalier Louis Le Maistre acquiert la propriété en 1659. A.N. S 4294 n°5, 44 et 186.

[98] Extrait de l'aveu donné par Louis de Bellejame en 1659 à son seigneur dominant, aveu comportant une description précise des bâtiments (A.N. S 4294, n°5, 44 et 186), très comparable à l'établissement qu'achèteront les Minimes en 1702 (A.N. Cartes et plans, N III Seine-et-Oise 358 n°1).

[99] MARCHAND (Patrick) op. cit. p. 231

[100] L'empereur apprend vers 23 heures du général Belliard que Marmont, duc de Raguse, a, dans la soirée, signé la capitulation de Paris. Il écrit alors à l'impératrice : « Mon amie, Je me suis rendu ici pour deffendre Paris ; mais il n'était plus tems. La ville avait été rendue dans la soirée. Je réunis mon armée du côté de Fontainebleau… NAP. La Cour de France, le 31 mars, à 3 heures du matin ». B.n.F., Manuscrits, N.A.F. 12 487.

[101] Le roman de Gustave Flaubert, *L'Éducation sentimentale*, publié en 1869, débute le 15 septembre1840 par le voyage qu'effectue Frédéric (le héros de l'œuvre), sur le *Ville-de-Montereau*, navire à vapeur, voguant de Paris (quai Saint-Bernard) vers Nogent-sur-Seine, sur un pont encombré de voyageurs et de marchandises.

[102] BACKOUCHE (Isabelle) *La Trace du fleuve : la Seine et Paris, 1750-1850*. Paris, Éd. de l'École des Hautes études en sciences sociales, 2000. p. 28 et sq.

[103] LIVET (Georges) *Histoire des routes et des transports en Europe*, op. cit. p. 425.

[104] BEAUDOUIN (A.) *Paris sur Seine*. Paris, 1996, p. 182.

[105] RATCLIFFE (B.M.) The business elite and the development of Paris : interventions in ports and entrepots, 1814-1834. In : *Journal of european economic history*, 1985, p. 95-142.

[106] Finalement, l'entrepôt sera implanté sur l'île des Cygnes et raccordé à une autre ligne de chemin de fer, tandis que le tracé définitif du Paris-Orléans empiètera gravement sur les terres de la propriété Montessuy à Juvisy (A.N. F12/6395 cité par I. Backouche p. 356).

[107] BACKOUCHE (I.) op. cit. p. 358.

[108] LECLERCQ (Yves) *Le Réseau impossible : la résistance au système des grandes compagnies ferroviaires et la politique économique en France, 1820-1852*. Paris, Droz, 1987. 287 p.

[109] CARON (François) *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*. Paris, Fayard, 1997.

[110] STUDENY (Christophe) *L'Invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle*. Paris, Gallimard, 1995. p.136.(Bibliothèque des Histoires).

[111] A.N. F14/1640 : 1) Rapport à l'appui d'un projet de restauration de la chaussée pavée… de la route royale n°7, du 10 janvier 1837, par l'ingénieur de l'arrondissement du sud-est. 2) Rapport à joindre au projet d'amélioration de la côte des Belles fontaines, route royale n°7, du 15 mars 1844 : voir Documents annexes.

[112] C'est l'époque où apparaît en France un nouveau procédé mis au point dès 1818 en Angleterre par l'ingénieur et surintendant général des chemins John London Mac Adam, suscitant un débat comparatif dont la nouvelle *Revue générale de l'Architecture et des Travaux publics* se fait l'écho : dans son premier numéro (1840), César Daly y fait l'éloge du rôle civilisateur des ingénieurs et des architectes, tandis que Polonceau compare et soupèse avantages et inconvénients des divers revêtements. Voir : C. STUDENY, op. cit. p. 108 et 137.

[113] BRUNEL (L.) op. cit.

[114] Nous avons vu que Joseph-Guillaume Mosny et son épouse Marie-Madeleine Petit, aubergistes de *la Cour de France*, avaient, dès 1741, acquis également la double charge de fermiers de Fromenteau et de maître de poste. Leur neveu, Charles Petit, reprend la poste en 1769, puis la ferme et l'auberge en 1775. Son fils, Charles-Pierre, qui lui succède au relais en 1805, prend en charge la ferme voisine de Champagne dont l'essentiel des terres se trouve sur le territoire de Juvisy. Son successeur à la poste (après Félix Petit), Narcisse Delorme, reprend la ferme de Fromenteau, le relais et l'auberge de *la Cour de France*, tandis que Charles Petit (fils de Félix Petit) reprend en 1854 l'exploitation de la ferme de Champagne.

[115] MARCHAND (Patrick) op. cit. p. 251.

[116] A.N. S 4294 n°45 : Arpentage figuré de la terre de Fromenteau, juillet 1702, réalisé par Étienne Bournault.

[117] En 1713, le fermier de Fromenteau obtient des Minimes, propriétaires, l'autorisation de semer en luzerne « une vigne qui ne rapportait que très peu de choses ». (A.N. LL1566, cité par Jean-Marc MORICEAU, *Les fermiers d'Île-de-France*. Paris, Fayard, 1994. p. 347, note 25.)

[118] Le tableau par natures de cultures indique 80 arpents en prairies sur 617 arpents de terres labourées. A. D. Essonne C2/25.

[119] MORICEAU (Jean-Marc) *Histoire et géographie de l'élevage français, du Moyen Age à la Révolution*. Paris, Fayard, 2005. 477 p.

[120] Cet homme d'affaires habile a sans doute profité des informations précieuses relatives aux projets de l'empereur touchant à la colline de Chaillot et au quartier du Champ de Mars (projets de palais du roi de Rome, de ministères, d'archives nationales…), informations que lui valait son introduction à la cour impériale, pour y acheter des terrains dont la valeur chute à la fin de l'Empire. C'est sans doute pour relancer des espoirs de spéculations qu'il conçoit ce projet sur un quartier situé aux portes de Paris qu'il cherche désormais à valoriser.

[121] La datation de l'acquisition est sujette à discussion : M. Pinard, dans sa brochure intitulée *Juvisy* et publiée en 1864, la situe en 1807 ; Jean-Pierre Tarin (*Les notabilités du premier empire : leurs résidences en Île-de-France*. Terana, 2002, p.565) propose la date de 1811.

[122] A.D. Essonne 7/S/63 : Demande d'autorisation de construction d'une usine sur l'Orge à Juvisy, adressée par le comte de Montessuy au Directeur général des Ponts et Chaussées, 10 octobre 1825 : voir Documents annexes.

[123] Depuis 1823, Maître Chodon et l'Anglais John Bunn exploitent l'ancien moulin d'Athis : ils y installent en 1824 une fabrique d'acier après y avoir monté les équipements nécessaires (fours, laminoirs, forges…). L'aciérie d'Athis fabrique alors différents types de fer pour la maréchalerie, la quincaillerie et le carrossage ; le charbon et la fonte sont livrés par la Seine.

Voir : Michel Brigat : Les forges d'Athis-Mons : l'aciérie d'Athis-Mons, l'exemple de l'importation des techniques métallurgiques sous la Restauration. In : *La région parisienne industrielle et ouvrière : cultures et recherches*. Ministère de la Culture et de la Communication. D.R.A.C. Île-de-France, C.N.R.S., U.M.R. 306. Séminaire d'études 2000, n°6, p. 115-124.

[124] A.D. Essonne 2 P96 : Expertise Darblay : rapport de l'expert de l'administration des contributions directes, 31 mars 1881.

[125] A.N. F20/294 État des moulins à farine actuellement en activité : département de Seine-et-Oise, arrondissement de Corbeil, 1er frimaire an X (22 novembre 1802).

[126] A.N. F12/2197 Le programme le plus complet est détaillé par la Société des Arts du Mans.

[127] A.N. F14/6268.

[128] A.D. Essonne 7/S/63.

[129] On en trouve d'abord dans les anciens villages de La Chapelle, La Villette, mais aussi à Vincennes (rue des Laitières), Montreuil, Gentilly, Vanves, Boulogne, Saint-Cloud, Sèvres, Meudon…

[130] Voir : Documents annexes.

[131] NORMAND (L.) *Paris moderne*… Paris, Normand aîné, 1843-1857. 4 vol., tome 3, pl.73-75.

[132] Les vestiges de la ferme qui abritent aujourd'hui, rue du Lieutenant Legourd, une école privée, permettent d'imaginer ce que fut l'ensemble avant sa destruction partielle, sans doute à la fin du XIXe siècle.

[133] Ce type de baie qui appartient au répertoire de l'architecture rustique à l'italienne, et que l'on retrouve aussi dans les communs de Jeurre à la même époque (voir : *Étampes, un canton entre Beauce et Hurepoix* par Monique Chatenet, Julia Fritsch, Claudine Billot,… sous la dir. de Dominique Hervier. Paris, éd. du Patrimoine, 1999. 312 p. Cahiers du patrimoine ; 56), invite à se demander si l'ancien munitionnaire des armées impériales n'aurait pas rapporté d'Italie le goût des fabriques italiennes dont La Garenne-Lemot, à Clisson, a cristallisé le genre (*Clisson, ou le retour d'Italie* par Claude Allemand-Cosneau, Jean-Jacques Couapel, Anne Duflos, Benoît Dufournier, et al… Paris, Imprimerie nationale, 1990. 301 p. (Cahiers de l'Inventaire ; 21).

[134] Avant que les labours profonds qu'exige la betterave – qui n'arrive en Île-de-France que durant la seconde moitié du XIXe siècle – n'imposent des longues files de bœufs sous le joug. MORICEAU (Jean-Marc) *Les fermiers*… op. cit. p.274-275.

[135] DESERT (Gabriel) SPECKLIN (Robert) Les débuts de la génétique. In : *Histoire de la France rurale, de 1789 à 1914*. 2e éd. Paris, Le Seuil, 1992. p. 397 (Points/Histoire).

[136] A.D. Essonne 35/J/8 : Fond Montessuy : correspondance du régisseur, M. Chappon, avec M. de Montessuy.

[137] MORICEAU (Jean-Marc) *Histoire et géographie de l'élevage*…op. cit.. p. 191 et sq.

[138] A.D. Essonne 35/J/8 : Fond Montessuy : la correspondance du régisseur, M. Chappon, du 5 septembre 1853, avec Gustave de Montessuy nous apprend ainsi que la ferme produisait du sainfoin et du colza en abondance.

[139] A.D. Essonne7/S/153 : arrêté préfectoral du 29 juin 1861 autorisant le comte de Montessuy à irriguer ses prairies en employant les eaux de la rivière d'Orge.

[140] GUILLAUME (Pierre) *Histoire sociale du lait*. Paris, éd. Christian, 2003.

[141] Le comte de Montessuy, largement exproprié, fut indemnisé par la compagnie de la somme extraordinaire de 66 192 francs pour la traversée du Clos de la Maladrerie (Archives de la S.N.C.F. Le Mans, carton J1/D2/Ch1/P8). On trouve dans *L'Abeille de Seine-et-Oise* de 1839 le détail des expropriations.

L'AFFIRMATION DE LA VILLE 1839-1944

[1] CARON (François) op. cit. p. 115.

[2] Le plan d'ensemble des réseaux mis au point par la commission Thiers en 1832, consacrant le principe d'un dessein centralisateur, devait inspirer le programme de réseau général présenté dès février 1838 par Alexis Legrand (Caron, op. cit. p. 124).

[3] CARON (François) op. cit. p. 124.

[4] VEDOVA (Florence della) *Le Paris-Orléans, 1838-1914 : un chemin de fer pionnier*. Mémoire de maîtrise d'histoire économique, sous la dir. de F. Caron. Paris, Université de Paris IV-Sorbonne, 1990-1991.

[5] *De Paris à la mer : la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-Le Havre* par Hélène Bocard, avec la collab. de J. F. Belhoste, Cl. Étienne-Steiner, L. Fournier et al. Paris, A.P.P.I.F., 2005. 152 p. (Images du Patrimoine ; 239).

[6] CARON (François) op. cit. p.127-128

[7] Faut-il rappeler que c'est un ancien administrateur des Messageries royales, Casimir Lecomte, qui prend la tête de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans ? Dans la phase transitoire de concurrence que traversent ces divers modes de transport, la Compagnie du P.O. signera des accords prévoyant des combinaisons diverses. Ainsi le 6 mai 1843, elle s'entend avec les Messageries pour transporter sur rail les caisses des diligences jusqu'à Orléans où celles-ci retrouvent leurs roues et leur autonomie. Ces « trains de messageries » n'existèrent qu'aussi longtemps que le réseau ferroviaire resta inachevé (G. Ribeill : *La révolution ferroviaire*. Paris, Belin, 1993. p. 239-240). Chacun de ses prolongements ruina progressivement la concurrence sur route (messageries) ou sur rivière (sur la Seine puis sur la Loire). En effet, la compétitivité du rail s'avère irrésistible sur le plan tarifaire et en matière de temps de parcours : dès 1840, le trajet Paris-Corbeil s'effectue en 45 minutes dans des trains roulant à 40 km/h, quand le même parcours, en bateau sur la Seine, prend 3 heures.

[8] La route nationale 7 et les agglomérations riveraines ne sont évidemment pas seules à souffrir de la récente concurrence ferroviaire. Sur la route d'Orléans (R.N. 20), le Conseil municipal d'Arpajon déplore la même évolution le 15 juin 1844 : « Arpajon, traversée dans toute sa longueur par la route d'Orléans, jouissait d'un grand mouvement jusqu'à l'établissement de la nouvelle voie de communication. Maintenant, au contraire, cette ville est devenue triste, morne et silencieuse, et ce changement s'est fait d'autant plus durement ressentir que la transition a été très subite. Les professions qui s'en ressentent plus particulièrement sont celles d'aubergistes, maréchaux, bourreliers, charrons, loueurs de voiture, bouchers, boulangers, épiciers, cordiers, cabaretiers, cordonniers et cultivateurs… ». Cité par Philippe Oulmont (*L'Essonne traversée : des voies romaines aux voies rapides*. Évry : C.D.D.P., 2002. 142 p.).

[9] Jean-Jacques Champin (1796-1860), peintre, aquarelliste, dessinateur et lithographe, participe au Salon de Paris de 1819 à 1859 (E. Bénézit *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs*. Tome 3. Paris, Gründ, 1999. p. 463). Comme dessinateur et graveur, il se montre assez éclectique dans le choix de ses sujets, sans doute dicté par des impératifs alimentaires. Jean Adhémar (*Les lithographies de paysage en France à l'époque romantique*) mentionne sa participation à plusieurs séries où il intervient soit comme dessinateur, soit comme lithographe : « *Paris historique : promenade*… » ; « *La Grande chartreuse* » ; « *Le vieux Paris* » ; « *Album lyonnais* » ; « *La Vendée monumentale* »… Les lithographies qu'il publie sur Juvisy et ses environs font partie d'un recueil intitulé « *Paris-Orléans, ou parcours pittoresque du chemin de fer de Paris à Orléans, publié sous les auspices de M. F. Bartholony, Président du Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Orléans. Paysages, sites, monuments, aspects de localités choisis parmi ce qu'il y a de plus remarquable sur tout le trajet par Champin. Paris, chez l'auteur, Orléans, Alphonse Gatineau, 1845* », dont, malgré la date indiquée, les premières planches sont de 1843. Bien que cette dernière publication relève clairement d'une commande publicitaire, l'artiste voyageur y concilie habilement exactitude des lieux, justesse du caractère pittoresque et sensibilité dans l'observation de la nature. Chez lui, l'exactitude documentaire ne nuit nullement au charme d'un paysage dont il restitue fidèlement la nature ; hormis quelques installations techniques saisies à Paris et à Orléans, ses vues sont davantage des paysages traversés par le train que des illustrations du monde ferroviaire.

[10] Archives S.N.C.F. Le Mans V1/D1/Ch8/ et J1/D9/Ch5/P1.

[11] BRUNEL (Louis) La gare de Juvisy. In : *SESAM, Revue savante et artistique de la banlieue parisienne*. 4e année, n°7, 1950, p. 295-310.

[12] Remarqué au cours du chantier du canal latéral à la Loire, il est débauché par la Compagnie d'Orléans alors qu'il vient de s'engager dans le

projet du canal de jonction de la Marne au Rhin. À partir de 1844, il se démet de ses responsabilités au sein du P.O. pour se consacrer à la construction de la ligne de Paris à Lyon qu'il dirigera de 1852 à 1854. En 1858, il accède à la direction générale de la Compagnie de l'Ouest, avant de se retirer en 1869 (G. Ribeill, op. cit., p. 195 et 319-320).

[13] A.D. Essonne 5/S/24.

[14] BOIS (Victor) POLONCEAU (Camille) De la disposition des gares et stations sur les chemins de fer. In : *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, I, 1840, col.513 et 733 ; II, 1841, col. 129.

[15] Le cahier des charges de 1846 impose aux compagnies d'installer des lignes télégraphiques le long des voies et des bureaux télégraphiques dans les gares (G. Ribeill, op. cit., p. 178).

[16] Auparavant, il passe sur chacune des deux voies, 80 trains par jour, voyageurs et marchandises, trains de grandes lignes et de banlieue confondus.

[17] À l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, le prolongement de la ligne de la gare d'Austerlitz jusqu'à celle d'Orsay, qui devient alors tête de ligne, nécessita la mise en traction électrique de cette section car, en parcours souterrain, elle ne pouvait fonctionner à la vapeur. En 1902 la compagnie poursuit l'électrification du réseau jusqu'à Juvisy, effective en 1904.

[18] De 1903 à 1907, le trafic de Paris à Juvisy augmente de 61% (Fl. della Vedova, op. cit.)

[19] A.D. Essonne 5/S/27.

[20] En 1907, le nombre quotidien de trains circulant entre Juvisy et Paris est de 230, dont 128 trains de banlieue. Parallèlement à l'accélération des cadences, les temps de trajet diminuent : le voyage direct Paris-Juvisy passe de 31 à 20 minutes. (Sylvain Taboury : *la gare de Juvisy*, 2005. www.savoirs.essonne.fr). Dans le même temps, l'allongement du réseau à l'intérieur de Paris (grâce aux nouvelles stations de Saint-Michel et d'Orsay) intéresse davantage de banlieusards travaillant dans le centre de la capitale ; l'ouverture d'une correspondance avec le métro à Saint-Michel accroît encore l'attraction de la ligne. De 1901 à 1914, le service banlieue de la gare d'Austerlitz augmente de 5,9 millions à 10,5 millions de passagers.

[21] L'électrification permet d'accroître la rapidité des trains grâce à un démarrage plus rapide et à un temps d'arrêt réduit par le recours à un système de fermeture automatique des portières (Fl. della Vedova, op. cit.).

[22] Archives S.N.C.F. Le Mans 40/L.M/ 132.

[23] ibid.

[24] Le trafic passe ainsi de 581,925 tonnes en 1853 à 19 981 tonnes en 1863. BRUNEL (L.) op. cit. p. 308.

[25] Le trafic passe de 19 981 tonnes en 1863 à 98 647 tonnes en 1883.

[26] CARRIÈRE (Bruno) COLLARDEY (Bernard) *L'aventure de la Grande Ceinture*. Paris, La Vie du rail et des transports, 1992.

[27] Les courants de trafic, réservés aux marchandises en « petite vitesse », prévoient que :
- transiteront par Villeneuve-Saint-Georges et Juvisy, les marchandises provenant du réseau de l'Ouest (lignes de Bretagne), celles de la ligne de Limours, et celles des gares locales de la Grande Ceinture comprises entre Poissy et Juvisy via Palaiseau, à destination respectivement des lignes P.L.M. de Bourgogne et du Bourbonnais.
- par Juvisy passeront les marchandises provenant des divers réseaux et des gares locales de la Grande Ceinture à destination des lignes d'Orléans.

[28] RIBEILL (G.) op. cit., p. 405-406.

[29] Rappelons qu'un triage permet des échanges ferroviaires entre réseaux (autrement dit, entre régions géographiques), et des centres producteurs vers des centres consommateurs. Le triage, proprement dit, est l'opération qui précède celle de la formation des trains de marchandises, et qui consiste à décomposer un convoi en autant de corps qu'il y a de directions pour les wagons dont il est formé. Ce triage se fait, alors, par la gravité, sur des voies terminées en impasse et formant un faisceau relié à des voies de débranchement. Les terrassements forment un dos d'âne artificiel (la butte de débranchement) de manière que, quand le train à trier est refoulé sur l'une des voies, la machine se détache, et, en décrochant successivement les wagons, on les laisse rouler sur celle des voies de triage correspondant à leur direction. Quand le triage est plein, une machine de manœuvre retire son contenu par l'une des deux voies de sortie qui sont en rampe peu sensible. (cf. *Dictionnaire encyclopédique et biographique de l'industrie et des arts industriels*, Paris, Librairie des dictionnaires, tome V, 1885). Dans ses *Mémoires d'un enfant du rail*, (1980), Henri Vincenot décrit à merveille le fonctionnement d'un triage (celui de Dijon), vers 1920, qui s'organise selon le même principe que celui de Juvisy : voir Documents annexes.

[30] La gare de Juvisy traite alors plus de cent trains de marchandises par jour.

[31] Il s'agit alors de réorganiser l'ensemble : les voies de triage sont regroupées en un seul faisceau, les voies de transit étant repoussées vers la ligne de Corbeil. Le faisceau de 30 voies, commandées par une voie en dos d'âne pour la réception des trains à débrancher, se décompose en diverses affectations, dont 25 voies pour le triage par direction au moyen de la gravité et au reclassement géographique des wagons.

[32] MACHEFERT-TASSIN (Yves) L'évolution européenne des dépôts et de leurs ateliers. In : *Ateliers et dépôts ferroviaires : deux siècles d'histoire*. Revue d'histoire des chemins de fer, n°28-29, printemps-automne 2003, p. 238-256.

[33] Émile Zola décrit assez précisément dans ses *carnets d'enquête* les installations des gares de Paris-Saint-Lazare et du Havre (réseau de l'Ouest) ; les informations qu'ils contiennent, et qui servirent à fixer le cadre de plusieurs scènes de son roman *La bête humaine*, permettent de se faire une idée des installations réalisées à Juvisy et détruites en 1944 (*Carnets d'enquête : une ethnographie inédite de la France*. Textes établis par Henri Mitterand. Paris, Plon, 1986. p. 501-553. (Terre humaine/Poche ; 15).

[34] « Il nous quitta pour aller *faire chauffer sa gamelle* dans ce qu'on appelait *le réfectoire*, un local bien noir où trois feux de forge étaient allumés. Une cinquantaine de gamelles de soldat, en fer battu, étaient en train de mijoter, alignées dans de grands plats de chantier remplis d'eau. De tout cela s'échappaient de délicieuses odeurs mêlées, de civets, de ragoûts, de navarins, de soupe au lard, d'andouilles aux haricots : un résumé bigrement alléchant de la solide et merveilleuse cuisine cheminote spécialiste du *repas à réchauffer* et de l'en-cas pour grand gousier. »
VINCENOT (H.) op. cit. p. 120.

[35] Avec sa verve coutumière, Vincenot restitue la profonde complicité qui unit chauffeur et mécanicien bien au-delà des heures de service :
« …Jamais je n'avais si bien vu le synchronisme de ces deux hommes qui se disaient mariés à la même locomotive, ni surtout leur complémentarité, même là, sur le vulgaire bitume des sédentaires, ils se complétaient admirablement : le geste, la voix, tout s'embiellait sans grincements, en souplesse, et lorsque l'oncle ouvrait la bouche, le chauffeur savait ce qu'il allait dire, et ce qu'il disait était exactement ce qu'il aurait dit lui-même, il ne pouvait donc que le répéter… ».
VINCENOT (H.) op. cit. p. 235.

[36] « …Il était fier de *sa* profession de lampiste, une des plus spécialisées, une des plus importantes et des plus compliquées qui soient, contrairement à ce que croient les pauvres étrangers, c'est-à-dire les ignorants qui s'imaginent qu'un lampiste est le dernier des imbéciles parce qu'ils le voient avec son tablier crasseux, accrocher les lanternes au cul des wagons ». VINCENOT (H.) op. cit. p. 46.

[37] L'accident survenu à Juvisy le 12 août 1899, alors que sévissait un violent orage, résulte de l'insuffisante visibilité de la signalisation par mauvais temps. Un train supplémentaire pour Le Croisic, arrêté en amont de la gare, en attente du signal de voie libre, fut heurté par le train régulier de même destination. Deux voitures bondées furent enfoncées ; on en retira 17 cadavres et 20 blessés graves. *L'Illustration* se fit l'écho de cette catastrophe qui apparut d'autant plus spectaculaire qu'elle survint dans une gare, par faible visibilité. *La Gazette du Palais* (31 décembre 1899/1-2 janvier 1900) rapporte les témoignages, les débats du procès et les attendus du jugement du tribunal correctionnel de Corbeil.

[38] VERGEZ-LARROUY (Jean-Pierre) *Les chemins de fer Paris-Orléans*. Paris, La Vie du rail et des transports, 1997. p. 141.

[39] Le triage bénéficia aussi de l'électrification de la section Austerlitz-Juvisy dès 1904 ; auparavant, l'activité nocturne du triage était éclairée par des becs de gaz.

[40] Le comte de Montessuy fut particulièrement atteint par les expropriations résultant de l'installation des voies de Paris à Corbeil, puis par celles de Juvisy à Étampes. Ces emprises le privent successivement de ses terres agricoles de la basse plaine liées au Clos de la Maladrerie, puis du domaine de Chaiges, à cheval sur les communes d'Athis et de Juvisy. C'est pourquoi,

entravant localement les travaux d'installation de la ligne, il refuse à la compagnie l'autorisation de travailler sur ses terres avant le règlement définitif de son indemnité (Louis Brunel, *La gare de Juvisy*, op. cit., p. 298).

[41] La ligne est construite en remblai par ce que, établie dans la plaine basse bordant la Seine, son élévation avait été calculée à 50 cm en moyenne au-dessus du niveau des hautes eaux de 1740, dernières crues mémorables de la Seine.

[42] Archives S.N.C.F. Carton J1, D9, Ch 9, P6 ; A.N. Cartes et plans, F14/10 333, dossier 5, doc.1.

[43] Louis Brunel, op. cit. p. 303.

[44] Société du pont de Juvisy-Draveil. Statuts déposés le 23 juillet 1890. S.A. au capital de 200 000 francs. A.D. Essonne 2/S/10-11.

[45] L'ingénieur Cl. Racine projette un pont à voie inférieure et poutres latérales métalliques en treillis avec un tablier présentant une flèche ; l'ouvrage proposé par les Ateliers de Creil (Anciens établissements Le Brun, Daydé et Pillé) est un pont à voie inférieure, à tablier et poutres latérales en treillis, entretoisées par un contre-ventement supérieur en treillis ; le projet de la Société des ponts et travaux en fer est un pont à voie supérieure posée sur un tablier métallique formé de quatre arcs surbaissés portés par trois piles maçonnées de brique ; l'ingénieur Auguste Dallot propose un pont suspendu, de type bow-string, constitué de deux arches liées par des longerons dont chaque ferme reçoit un contreventement latéral et supérieur en croix de Saint-André. A.D. Essonne 2/S/10-11.

[46] Il envisage la possibilité d'un pont de trois travées reposant sur deux piles médianes ou celle d'un ouvrage de quatre travées et trois piles. C'est, finalement, le premier projet qui est retenu.

[47] L'adjudication des travaux de gros-œuvre a lieu le 10 janvier 1893 ; y participe une dizaine d'entreprises : S.A. Établissements d'Onnaing ; S.A. Forges et fonderies d'Haumont ; Hachette fils et Driout, à Saint-Dizier ; Daydé et Pillé, à Creil ; Eiffel, à Levallois-Perret ; Sté Établissements Joret, à Paris ; Moisant, Laurent, Savey et Cie, à Paris ; Roussel Jules, à Paris ; Anciens établissements Cail, à Paris ; Forges de Franche-Comté, à Besançon. La Société des anciens établissements Cail, ayant offert le rabais le plus fort (- 18%), remporte le marché des travaux. A.D. Essonne 3/O/146.

[48] Dossier d'inventaire topographique de la commune de Draveil établi en 2006 par Brigitte Blanc, avec la collab. de Laurence Robert, consultable au Centre régional de documentation de l'architecture et du patrimoine, Région Île-de-France, Unité Société, 115, rue du Bac, 75007 Paris.

[49] Théorisé par l'économiste Charles Gide, (*La solidarité*. Presses universitaires de France, 1932), vulgarisé par Ernest Poisson (*La République coopérative*. Grasset, 1920) et promu par l'homme politique Albert Thomas, ami de Jean Jaurès et d'Henri Sellier, le socialisme coopératif s'affirme au début du XXe siècle comme la voie moyenne visant à réformer l'ordre économique et social, à même de satisfaire les besoins des classes populaires et les attentes des producteurs ; c'est un courant réformiste qui refuse un capitalisme jugé « sauvage » et un « dirigisme marxiste » qui accapare les ressources et les outils de production et fausse les lois du marché. Les coopératives de production et de consommation furent, sans doute, les réalisations les plus nombreuses du mouvement. L'*Annuaire de Seine-et-Oise* recense ainsi à Juvisy le « Groupement d'achat en commun du personnel de la Compagnie d'Orléans » ainsi que l'« Égalitaire », société coopérative de consommation et de production, fondée en 1908. Moins nombreuses que les premières, les coopératives d'habitation se trouvent encouragées par le vote en 1894 de la loi Siegfried sur les habitations à bon marché, et favorisées par la loi Strauss (1906) permettant aux coopératives d'emprunter à un taux avantageux auprès des caisses de crédit immobilier. L'« Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français », créée en 1865 par les ouvriers des ateliers d'Ivry de la Compagnie du P.O., fait bâtir à Paris deux lotissements dans les XIIe et XIIIe arrondissements. La même année que le « Cottage d'Athis » est fondée à Saint-Denis « Le Coin du feu », autre société coopérative de construction. TOUCAS-TRUYEN (Patricia) *Les coopérateurs : deux siècles de pratiques coopératives*. Paris, Éd. de l'Atelier, 2005.

[50] Loi du 3 juillet 1913 relative aux sociétés d'épargne.

[51] Paris-Jardins est une société anonyme et une coopérative d'habitation, agréée par le comité de patronage des H.B.M., bénéficiant à ce titre de la loi Ribot (10 avril 1908). L'un de ses fondateurs, l'architecte Jean Walter adhère au mouvement en faveur du logement social et des habitations à bon marché (H.B.M.), aux côtés d'un Auguste Labussière ou d'un Frantz Jourdain ; il a travaillé à loger le personnel d'entreprises telles que Peugeot et Jappy ; il construit à Paris pour la société « L'Habitation familiale » un ensemble de maisons individuelles connu sous le nom de « Cité Daviel ». FOURCAUT (Annie) *La banlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*. Grâne, Creaphis, 2000. 338 p. ; FLAMAND (J.P.) *Loger le peuple : essai sur l'histoire du logement social*. Paris, La Découverte, 1989. p.114 et sq.

[52] BIANCHI (Serge) *Histoire d'un domaine : du château seigneurial de Draveil à la cité coopérative Paris-Jardins*. Association des amis de l'histoire du château de Draveil et de la cité coopérative Paris-Jardins, 1984.

[53] Pétition du Conseil municipal de Juvisy, du 10 juillet 1899 : « Le Conseil municipal… considérant l'importance de la circulation entre les divers quartiers de Juvisy, entre la gare et les communes situées au-delà de la Seine… ; considérant que l'établissement du pont de Juvisy-Draveil a créé un mouvement de circulation très intense, local et régional,… ; considérant que cette circulation est manifestement entravée par l'obligation faite aux piétons de gravir, pour traverser les voies P.L.M. une longue et dure passerelle… ; considérant, d'autre part, que la passerelle réservée aux piétons n'est pas couverte… demande à l'administration d'inciter la Compagnie P.L.M. à établir sous les voies un passage pour les piétons et les voitures donnant accès direct de la rue de Draveil à la place de la gare… » A.D. Essonne 5/S/75.

[54] OULMONT (P.) op. cit. p. 108.

[55] Rappelons que le trafic Paris-banlieue du P.O. croît de 10% entre 1896 et 1899 ; de 21% entre 1899 et 1902 ; de 61% entre 1903 et 1907. La fréquentation de la gare de banlieue de Paris-Austerlitz passe de 5,9 millions de voyageurs en 1901 à 10,5 millions en 1909. En 1910, le P.O. propose sur le trajet Paris-Juvisy plus de 100 trains quotidiens ; le P.L.M. en propose 70 ; la Grande Ceinture en propose 16 de Juvisy à Versailles et autant de Juvisy vers Villeneuve-Saint-Georges et la gare de l'Est (François PETIT : *Du cabanon au pavillon, ou le développement des lotissements sur le plateau d'Athis-Mons, 1896-1950*. 2e éd. Centre culturel d'Athis-Mons. 1993. p. 23).

[56] CARON (François). op. cit. t. II, p.297

[57] VEDOVA (Florence della) op. cit.

[58] Si, en effet, les cartes d'abonnement sont étendues sur le réseau P.O. jusqu'à Étampes et Dourdan dès 1871, les abonnements ne profiteront aux voyageurs de 3e classe qu'à partir de 1881 (soit treize ans après ceux de l'Est, mais neuf ans avant ceux du Nord). Face à la réclamation du Conseil d'arrondissement de Corbeil constatant le 7 septembre 1912 que « les tarifs d'abonnements ordinaires sur le réseau d'Orléans sont beaucoup trop élevés que les autres réseaux (sic) ; considérant, par exemple, que, pour une distance de 20 km, le coût d'une carte d'abonnement d'un an en 3e classe est respectivement de : 132 fr sur le réseau P.L.M., 133 fr sur le réseau de l'État, 150 fr sur le réseau du Nord, 168 fr sur le réseau de l'Est, 191 fr sur le réseau P.O. », la compagnie fait valoir la modernisation du réseau pour maintenir ses prix. (A.D. Essonne : 5/S/28).

[59] En 1890, suite à une demande du Conseil municipal de Juvisy souhaitant que la compagnie attribue à ses administrés des abonnements hebdomadaires d'ouvriers, le directeur des chemins de fer du P.O. répond au préfet de Seine-et-Oise : « les conditions de la vie matérielle est (sic) trop onéreuse à Juvisy pour que la création d'abonnements hebdomadaires, même à prix très réduit, puisse y développer l'installation de familles ouvrières… ».
En 1894, à la demande du Conseil municipal de Juvisy que soient créés des trains ouvriers pour Paris, le directeur du P.O. répond au préfet : « le peu d'importance de Juvisy comme centre ouvrier et comme chiffre de population, ne semble pas justifier l'application du même régime (que celui de Choisy-le-Roi) ». (A.D. Essonne 5 S 24).

[60] Il faut attendre les années vingt pour que le P.O. soit contraint d'appliquer une tarification plus sociale, dans le cadre d'une administration

des transports collectifs intégrée à une politique d'aménagement de l'agglomération parisienne. (voir : Francis Beaucire : Les transports collectifs devant l'extension des banlieues et l'essor de la mobilité citadine. In : *Un siècle de banlieue parisienne, 1859-1964*, sous la dir. d'Annie Fourcaut. Paris, L'Harmattan, 1988. p. 80-99).

[61] De 1877 à 1907, la vitesse moyenne des trains avec 3e classe passe en effet de 34 à 63 km/h, avec une réduction de près du tiers du prix du billet. C. STUDENY, op. cit. p. 256.

[62] En 1910, le trajet Paris-Juvisy par le P.O. dure 19 minutes ; le trajet direct ou semi-direct par le P.L.M. dure 35 minutes (F. PETIT, op. cit. p. 23)

[63] MARTIN (Alexis) *Promenades et excursions dans les environs de Paris : région sud*. Paris, Hennuyer, 1896. p. 539.

[64] Peuvent être rattachées à ce groupe les maisons des 8, 12, 20 et 48, avenue de la Terrasse, 18, 22, 24 et 26, avenue Gounod, 68, avenue J. Argeliès, le « château » de Bel-Fontaine, la maison disparue du 27, Grande-Rue, qui précéda l'école maternelle Saint-Exupéry. La maison 68, avenue J. Argeliès a été publiée par J. Boussard (*Petites habitations françaises : maisons, villas, pavillons*. Paris, Vve Morel et Cie, 1881. pl. 49).

[65] Le phénomène de la construction de belles demeures à l'initiative d'affairistes enrichis au Mexique et revenant au pays a bien été étudié par Hélène Homps-Brousse (in : *Villas en Ubaye : retour du Mexique*. Association pour le Patrimoine de Provence, 2002. 72 p. Images du patrimoine ; 209). Une villa mexicaine a également existé à Meudon au 24, rue Hédouin, aujourd'hui disparue. (Marie Peltier : La « villa mexicaine » In : *Bulletin de la Société des Amis de Meudon*, 43e année, n°150, automne 1979. p. 85-93).

[66] Les recensements dénombrent 1 215 habitants en 1881, 1 703 habitants en 1886, 2 095 habitants en 1892, 2 912 personnes en 1896, 4 730 personnes en 1911 (J. Dupaquier, N. Felkay J. Jacquart, op. cit.).

[67] Le lotissement du parc exige aussi l'aménagement de voies desservant les parcelles, comme l'atteste la demande d'autorisation de M. Deschamps, du 21 septembre 1884, de « construire deux ponts métalliques pour le passage d'une avenue à établir entre l'église et la gare de Juvisy, dont l'un sur la rivière d'Orge doit avoir 10 mètres d'ouverture, et l'autre sur le ruisseau du Mort-Rû, une ouverture de 4 mètres ». A.D. Essonne 7/S/153.

[68] *L'Architecture nouvelle, s. d. (circa 1900-1910)*, pl. 27.

[69] Les carreaux de faïence sont surtout employés pour habiller les linteaux. On en trouve 8, avenue de la Cour de France, 45, quai Jean-Pierre-Timbaud, 17, 21 et 37bis, rue des Gaulois, 13, avenue Pierre-Sémard ; des carreaux de Sarreguemines cernent les façades du 26, avenue de la République.

[70] Les éléments noirs incrustés sur fond de meulières fauves (14, avenue d'Estienne-d'Orves, par exemple) ressemblent fort aux scories – de laitier – produites par l'industrie sidérurgique.

[71] 1, rue des Gaulois.

[72] 8, avenue de la Cour de France ; 32, rue Pasteur.

[73] Dossier d'inventaire topographique de la commune d'Athis-Mons réalisé par Brigitte Blanc, consultable au Centre régional de documentation de l'architecture et du patrimoine, Région Île-de-France, Unité Société, 33, rue Barbet-de-Jouy, 75007 Paris.

[74] La même année est fondée à Saint-Denis « Le Coin du feu », autre société coopérative de construction.

[75] Les coopératives de construction sous forme locative ont la préférence de l'économiste Charles Gide qui considère que les ouvriers n'ont pas intérêt à se rendre propriétaires de leur logement.

[76] Dès 1857, pour attacher à l'entreprise une main-d'œuvre très mobile et pour compenser une hausse des salaires préjudiciable aux comptes de la compagnie, le P.O. crée pour les ouvriers du dépôt d'Ivry un « fourneau économique », sorte d'économat où les ouvriers des ateliers peuvent s'approvisionner en produits de base. À partir de 1858, un service médical y est installé et confié aux Sœurs de Saint-Vincent de Paul. Néanmoins, à la différence d'autres compagnies (Nord), qui pratiquaient une véritable politique d'aide sociale et de santé envers leur personnel, le P.O. se caractérisera longtemps par une attitude plutôt chiche, préférant la charité chrétienne à une générosité qualifiée par l'un de ses administrateurs de « socialiste » (G. Ribeill, op.cit. p. 384-389).

[77] Les « abbés démocrates » constituent une particulière illustration de ce courant. L'abbé Lemire, par exemple, député de Hazebrouck en 1893, prend une part active à l'essor de la démocratie chrétienne. Il fonde en 1896 la « Ligue du coin de terre et du foyer » après les expériences de jardins ouvriers menées à Sedan et à Saint-Étienne. Il associe à ses réflexions Charles Gide, Marc Sangnier et Jules Siegfried. Autre abbé démocrate, l'abbé Violet crée la « Société de l'habitation familiale », œuvre philanthropique destinée à loger des familles nombreuses aux ressources modestes. Il réalise à Paris la « Cité Daviel » avec l'architecte Jean Walter qui intervient aussi à la cité coopérative « Paris-Jardins » de Draveil. En 1894, il fonde la société immobilière du Moulin vert. L'abbé Violet entend louer à des familles nombreuses des logements décents et agréables, espérant par ce moyen assainir la vie des familles ouvrières et faciliter l'instauration d'une paix sociale.

[78] L'architecte Émile Bénard (1844-1929), Grand Prix de Rome en 1867, achève en 1892 la Villa Mulhouse (Paris XVI), élevée à l'initiative de la Société Passy-Auteuil fondée par Plasman et Meyer (industriels), Dietz-Monin (député puis sénateur), Paul Leroy-Beaulieu (économiste) et le Dr Blanche (médecin hygiéniste) ; Émile Cacheux en sera l'administrateur. (Pauline Prévost-Marcilhacy : Villa Mulhouse. In : *Hameaux, villas et cités de Paris : textes* réunis par Isabelle Montserrat Farguell et Virginie Grandval. Paris, Délégation à l'Action artistique de Paris, 1998. 274 p.). À son retour de Rome en 1872, É. Bénard trouve un pays en pleine crise politique qui compromet ses brillantes perspectives de carrière officielle. Il accepte alors un modeste poste d'architecte de l'arrondissement du Havre où il réalise des écoles, des églises rurales et des immeubles de rapport, mais surtout où il collabore avec Jules Siegfried. Ce dernier, membre fondateur du Musée social, l'introduit dans le cercle étroit des entrepreneurs (Cacheux), architectes et ingénieurs de maisons économiques et de logement social (Jean Walter, Augustin Rey, Auguste Labussière, Frantz Jourdain…). Stéphanie Chouard : L'architecte Émile Bénard, un français en Amérique. In : *Histoire de l'art*, n°42-43, octobre 1998, p. 115-116. (Stéphanie Chouard a soutenu en 1995 un mémoire de maîtrise sur cet architecte à l'Université Paris IV-Sorbonne, sous la dir. de Bruno Foucard et de Françoise Hamon).

[79] Elle est mise en liquidation en 1925.

[80] *La Construction moderne*, 2e série, 5e année, 24 mars 1900, p. 293 ; 31 mars 1900, p. 303 ; *Les Nouvelles annales de la construction*, 5e série, tome 5, n°528, décembre 1898, p. 234, pl. 61-62 ; Lefol (Gaston) *Petites constructions à loyers économiques*. Paris, s.d.

[81] A.D. Essonne 878/W/39 : plans dressés par Georges Guyon, vers 1905.

[82] Rues de la Prévoyance, Jules-Simon, de Juvisy.

[83] FOURCAUT (Annie) *La banlieue en morceaux*, op. cit. p. 182.

[84] A.M. Juvisy 2/R4/2.

[85] A.D. Essonne 9/S/81 : lotissements de Juvisy

[86] La loi du 19 décembre 1907 organise les sociétés de capitalisation.

[87] La loi du 10 avril 1908, dite loi Ribot, favorise l'accession populaire à la petite propriété par l'institution du crédit immobilier. Sur le Plateau, la rue Alexandre-Ribot rend hommage à l'homme politique pionnier du logement social. À proximité se trouve la rue Georges-Risler président de l'Union puis de la Fédération des Sociétés de crédit immobilier de 1908 à 1938, président-fondateur de la Société centrale de crédit immobilier en 1911.

[88] La loi de juillet 1909 établit le caractère insaisissable d'un bien familial (Guy Groux Catherine Levy : *La possession ouvrière : du taudis à la propriété, XIX-XXe siècles*. Paris, Éd. de l'Atelier, 1993. p. 62).

[89] La loi du 3 juillet 1913 organise les sociétés d'épargne.

[90] La Grande Guerre, qui mobilise la population active (alors essentiellement masculine), suspend les versements ; ils ne reprendront que le 9 octobre 1919.

[91] A.D. Essonne 9/S/81.

[92] PETIT (F.) *Du cabanon au pavillon*. op. cit.

[93] A.D. Essonne 9/S/81.

[94] PETIT (François) op. cit..

[95] Des revues telles que *La vie à la campagne* (1906-1966), *La maison pour tous à la campagne* (1905), ou *La maison française* (1913), d'inspiration hygiéniste, présentent la banlieue – encore agreste – comme un remède imparable aux

nuisances de la capitale et prônent donc un retour à la nature, en grande banlieue, où l'homme s'épanouit au contact des éléments, par le goût de l'effort, dans une communauté qui fonde une vie collective. La revue *Not'cabane*, organe du groupement des sociétés d'épargne d'Athis-Mons, de Juvisy et de Savigny-sur-Orge, né en 1911, se propose de mieux faire connaître la législation concernant le logement populaire, mais diffuse aussi des notions d'hygiène, de droit, d'économie ménagère et rustique. FOURCAUT (A.) *La banlieue*… op. cit. p. 33. TRANCHANT (Marius) *L'Habitation du parisien en banlieue : après le travail à Paris, le repos à la campagne*. Paris, Impressions d'art, s.d. (1908).

[96] 25, rue de Draveil ; 37bis, rue des Gaulois ; 31, avenue de la République ; 51, rue Wurtz ; 4, Grande-rue ; 36, rue Pasteur ; 11, quai Gambetta ; 72-74, avenue d'Estienne d'Orves.

[97] Aux affaires publiques, les notables cèdent peu à peu la place aux représentants des classes laborieuses : le maire de Juvisy, Charles Legendre (1897-1900), est ainsi un ancien géomètre de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.L.M.).

[98] Le comte Gustave de Montessuy est nommé maire de Juvisy par arrêté préfectoral du 4 août 1860. Il meurt en 1881, après avoir cédé sa place à la mairie dès 1869.

[99] Datée du 28 juin 1833, la « Loi portant organisation de l'instruction primaire », dite loi Guizot, contraint les communes à disposer d'un local réservé à l'instruction primaire et à offrir à l'instituteur un logement. MAYEUR (Françoise) *Histoire générale de l'enseignement et de l'éducation en France*, tome III : 1789-1930. Paris, Perrin, 2004. p. 334 et sq.

[100] Ce terrain communal était celui de l'ancien cimetière, datant des origines de Juvisy, avant son transfert sur le plateau (rue Petit) entre 1865 et 1889. Avant la Révolution, ce terrain relevait des biens du clergé, car terre d'Église. Lorsqu'à la fin du XIXe siècle, la municipalité de Juvisy décide le transfert de l'ancien cimetière et la construction, à sa place, d'une mairie-école-presbytère, sa troisième affectation rappelle, seule, l'emprise séculaire de l'Église sur ces lieux, et l'obligation morale contractée, d'une certaine façon, par la puissance publique lors de la spoliation révolutionnaire.

[101] Le modèle de Doriot est enregistré au dépôt légal le 10 novembre 1871 (A.N. F18/VI/134).

[102] « Agriculture, Commerce, Beaux-Arts, Instruction, Justice, Science, Marine, Industrie ».

[103] En option, une étoile – symbolisant l'éclat de la Liberté – pouvait être placée sur le front, entre les épis. La municipalité de Juvisy ne jugea pas nécessaire de commander cette version plus explicite. Maurice Agulhon *Marianne au pouvoir : l'imagerie et la symbolique républicaines de 1880 à 1914*. Flammarion, 1989. p. 62. (Histoires).

[104] La loi du 9 juillet 1901 sur les associations organise un régime d'exception pour les congrégations enseignantes, désormais tenues d'obtenir une autorisation pour exercer, autorisation généralement refusée. Dès l'été 1904, Émile Combes fait fermer les écoles non autorisées des congrégations autorisées. La loi du 7 juillet 1904 interdit toute activité enseignante aux congréganistes.

[105] État estimatif du château actuel, avec le terrain attenant, qui a été vendu à la Société anonyme et immobilière du château de Juvisy-sur-Orge, dressé par M. Louis Ducastel, architecte à Juvisy-sur-Orge, le 4 octobre 1898. A.D. Essonne 2/O/690.

[106] A.M. Juvisy 1 M/8-8.

[107] Ce projet serait à rapprocher, pour son décor de ferronnerie, de la halle de Corbeil édifiée par Louis Ducastel et André Michelin à la même époque.

[108] L'arrêté préfectoral du 4 juillet 1869 autorise « la commune de Juvisy à construire un lavoir communal sur le côté droit de la rivière d'Orge, en amont du pont de la Grande-Rue de Juvisy » : il s'agit du 2e ouvrage. L'arrêté préfectoral du 20 novembre 1879 autorise la commune de Juvisy « à déplacer le lavoir communal de son emplacement au pied du déversoir du moulin à sa nouvelle place, en amont du moulin » : il s'agit du 3e ouvrage. Autorisation est demandée par la commune, le 12 mars 1902, « d'établir un lavoir non couvert sur la rive gauche de l'Orge, sur la place de l'hôtel de ville » : ce sera le 4e et dernier lavoir. (A.D. Essonne 7 S 153).

[109] À l'angle de la rue des Gaulois et de la rue du Lieutenant Legourd.

[110] L'actuelle rue Wurtz. Le bâtiment a été démoli en 2005.

[111] Caserne de gendarmerie de Juvisy : A.D. Essonne 4/N/24.

[112] Ibid.

[113] La plus proche était la « fontaine aux prêtres » ; mais on connaissait aussi la « fontaine des Regards », la « fontaine d'Artelet », la « fontaine de l'Ange »,… BRUNEL (L.) op. cit. p. 44.

[114] Ibid.

[115] La « Source de la fontaine de Juvisy », de l'Établissement du Mont Rose, notamment.

[116] Cette activité perdurera jusque vers 1960, bien que l'eau des Belles fontaines ait été déclarée, après analyse, « très ordinaire au point de vue chimique », mais sans danger. BRUNEL (L.) op. cit.

[117] Une *boëlle* désigne ici une tranchée étroite ou une rigole pratiquée dans une prairie humide ou un terrain marécageux que l'on souhaite ainsi drainer (Marcel Lachiver : *Dictionnaire du monde rural : les mots du passé*. Fayard, 1997. p. 239). Le terme recensé par M. Lachiver dans le Haut-Maine, mais que l'on trouve aussi en Île-de-France, connaît des variantes *boële, bouëlle, boïelle*, dont provient sans aucun doute le terme *boyau* actuel (Frédéric Godefroy : *Dictionnaire de l'ancienne langue française*. 1er éd. 1880. Kraus reprint 1961. Tome 1er. p. 670).

[118] Le siège social, l'administration et les serres sont installés 18, rue Camille-Flammarion.

[119] *L'Habitation pratique*, s.d., pl. 3. Faute d'information complémentaire, (la revue est imprécise ; la maison a été gravement atteinte par le bombardements de 1944 et le propriétaire a préféré quitter Juvisy), il est permis de se demander s'il s'agit d'Alfred-Henri Recoura, élève de l'atelier Pascal à l'École des Beaux-Arts (promotion 1885-1), domicilié à Paris (DELAIRE, *Les architectes*… op. cit. p.383).

[120] A.D. Essonne 5/S/24.

[121] RIBEILL (G.) op. cit. p. 288.

[122] À Viry-Châtillon, les fouilles de l'entreprise Longuet fournissent le sable nécessaire au bâtiment. Le même entrepreneur a établi en bord de Seine un port privé – *Port-Longuet* – où s'entreposent et transitent des matériaux de gros-œuvre qui seront ensuite acheminés à Paris par bateau.

[123] MARTIN (Alexis) Op. cit. p. 539.

[124] C'est l'actuelle entreprise *Point P*, qui a fermé ses portes à Juvisy en 2006.

[125] On trouve indifféremment bois, fers, plombs, cuivres, zinc, ciment, chaux, plâtre, vitres, produits céramiques et matériaux synthétiques.

[126] PILLET (Marc) *La splendeur des sols français*. Paris, Massin, 2002. p. 238-253.

[127] Le caractère lacunaire de la documentation relative à ces entreprises ne permet pas de préciser le modèle des fours employés.

[128] BLANC (Brigitte) Les Portes de l'Essonne, tome 1 : Athis-Mons et Paray-Vieille-Poste/ Brigitte Blanc ; dir. Dominique Hervier ; photo Philippe Ayrault. Paris, APPIF, 2004. 108 p. ill. (Images du patrimoine ; 228).

[129] À Suresnes (Hauts-de-Seine), les Établissements de construction aéronautique Blériot s'étaient installés également en bord de Seine pour profiter des mêmes avantages.

[130] Réforme générale des tarifs de 1886-1889. In CARON (F.) op. cit. Tome second. 2005. p. 216 et sq.

[131] 12, rue Hoche.

[132] A.D. Essonne 3/S/26 Lettre du 1er juillet 1892 au maire de Juvisy.

[133] La pratique de bains en rivière n'a rien de très nouveau puisqu'elle a jusqu'alors toujours eu lieu de façon individuelle sous forme de baignade « sauvage ». Mais l'idée d'installer des bains d'eau de Seine le long des berges d'un fleuve se pratique dans les grandes villes de France – et particulièrement à Paris – depuis le XVIIIe siècle (A.N. F14/593 : *État des emplacements sur la rivière et sur les ports de Paris*, 3 vendémiaire an XIV) et se poursuit au cours du XIXe siècle (A.N. F12/6742 et 6743). Mais, au cours de ce siècle, les services de la navigation n'ont de cesse de faire disparaître ces bains en bateau qui gênent le trafic fluvial. À la fin du XIXe siècle, presque tous ces établissements ont disparu de la capitale alors que baignades libres et bains en bateau se multiplient sur la Seine et la Marne. La pollution croissante des eaux fluviales et la montée en puissance du trafic des voies navigables les feront disparaître durant la première moitié du XXe siècle, au profit de piscines construites en dur sur le sol ferme, parfois à proximité du fleuve.

[133] Les causes de cet échec, ignorées à ce jour, s'expliquent peut-être par la trop grande sévérité de l'administration fluviale à l'égard d'embarcations jugées vétustes ou par l'incertaine rentabilité d'un établissement contraint de n'ouvrir qu'aux beaux jours et qui eût exigé la clientèle d'une ville d'une certaine importance. Le statut commercial de l'entreprise, condamnée à dégager des bénéfices, constitua sans doute un handicap pour un projet relevant de l'équipement public. L'échec du projet de bains-douches intercommunaux, conçu en 1900 entre Ivry-sur-Seine et Alfortville, montre assez le caractère hasardeux d'une telle initiative à cette époque (A.D.Val-de-Marne, série E, Saint-Maurice 1 M 9).

[134] Le bâtiment abrite aujourd'hui une étude notariale.

[135] Il s'agit probablement encore d'Émile Bénard, auteur de la cité de cheminots d'Athis-Mons. Cet architecte, Grand Prix de Rome 1867, sensible à la question du logement ouvrier et proche du courant hygiéniste, peut aussi bien signer ici une base nautique, après s'être illustré dès 1893 en élevant un ensemble d'installations sanitaires et sportives à Paris (14, rue de Trévise) pour l'Association Chrétienne de Jeunes Gens (Young Men Christian Association).

[136] *Versailles illustré*, n°46, 26 janvier 1900, p. 114

[137] Témoignage recueilli par F. Petit, op. cit. p. 21

[138] FLONNEAU (Mathieu) *Paris et l'automobile : un siècle de passions*. Paris, Hachette, 2005. p. 90. (Hachette Littératures).

[139] FLONNEAU (M.) op. cit. p. 26.

[140] Le 10 octobre 1909, une émeute se produit en gare de Juvisy, causée par une foule qui se rendait à un meeting aérien. CARRIÈRE (Bruno) *Les trains de banlieue. Tome premier : de 1830 à 1938*. Paris, La Vie du rail et des transports, 1997. p. 151-153. A.N. F14/11303 « Ligue des voyageurs ».

[141] BEDEI (Francis) JOY (Max) *L'histoire de Port-Aviation, 1909-1919*. Le Mée-sur-Seine, Éd. Amatteis, 1993. 138 p.

[142] L'architecte de Port-Aviation, Guillaume Tronchet (né en 1867) est un ancien élève de l'École des Beaux-Arts de Paris (promotion 1886), formé dans l'atelier de Victor Laloux, l'architecte des gares d'Orsay et de Tours. Médaillé de l'Exposition universelle de 1900, il accumule les distinctions dans le cadre des concours publics (hôtel de ville d'Asnières, groupe scolaire de Courbevoie, justice de paix de Neuilly…). Dans le domaine de l'architecture du spectacle et des loisirs, il se distingue par un projet d'Opéra comique, par son Palais de la navigation de commerce et par celui des Forêts de l'Exposition de 1900, ainsi que par son Restaurant de la Belle meunière, pour la même circonstance. Il fait partie de ces architectes officiels distingués que recherchent les entrepreneurs de sports chics, non seulement pour le prestige de leur établissement, mais aussi pour leur aptitude à mettre en scène ce nouveau genre de loisir et à élaborer des partis répondant à des exigences techniques inédites. (E. Delaire, D. Penarun, L.-F. Roux : *Les architectes français élèves de l'École des Beaux-Arts*. Paris, Libr. de La Construction moderne, 1907. p. 416 ; Institut d'histoire de Paris : *Dictionnaire par nom d'architectes des constructions élevées à Paris aux XIXe et XXe siècles. 1re période (1876-1899)*, réd. par Anne Dugast et Isabelle Parizet. Tome IV. Paris, Institut d'histoire de Paris, 1996. p. 112).

[143] Un petit circuit pentagonal de 1 000m ; un circuit hexagonal de 1 500m ; un grand circuit hexagonal de 1 645,6m ; le quatrième circuit aura 2 000m.

[144] Comme l'Hippodrome de l'Étoile à Paris. Voir : LE BAS (Antoine) *Architectures du sport : 1870-1940*/sous la dir. de Françoise Hamon et Dominique Hervier. Paris, A.P.I.F., Inventaire général, Éd. Connivences, 1991 p. 21 (Cahiers de l'Inventaire ; 23).

[145] SMITH (Paul) Monuments of aviation in France. In : *Historic airports : proceedings of the International « L'Europe de l'air » conferences on aviation architecture*, Liverpool (1999), Berlin (2000), Paris (2001), ed by Bob Hawkins, Gabriele Lechner and Paul Smith. London, English Heritage, 2005. 241 p. : ill.

[146] Ce buste est un dépôt du ministère de l'Éducation nationale, Secrétariat des Beaux-Arts, à la commune de Juvisy, effectué vers 1960 (A.C. Juvisy 1/M/5-1).

[147] PECKER (Jean-Claude) PERNET (Jacques) L'observatoire de Juvisy. In : *L'Astronomie*, mai 1987, p. 331-342.

[148] MAUGER (Évelyne) *Réhabilitation de l'observatoire de Camille Flammarion à Juvisy-sur-Orge*. Complément de mémoire rédigé pour le diplôme de fin d'études / sous la direction de Philippe Maillard, architecte, et d'Yves Bottineau, docteur en Histoire de l'art. Mars 1998. École d'architecture de Paris-Villemain.

[149] Une horloge sidérale, une lunette méridienne de Mailhat, une lunette Secrétan de 108mm d'ouverture, un télescope de Foucault de 160mm d'ouverture complètent le matériel scientifique de l'observatoire.

[150] DAVOIGNEAU (Jean) DUCHON (Nicole) LE CLECH (Sylvie) *Inventaire de la collection Camille Flammarion (Observatoire de Juvisy)*. Corbeil-Essonnes, Archives départementales de l'Essonne, Conservation des Antiquités et Objets d'art, 1997. Ex. dactyl. 8 p.

[151] CANGUILHEM (Denis) Portraits du ciel : Flammarion et l'astrophotographie amateur au tournant du siècle. In : *Dans le champ des étoiles : les photographes et le ciel, 1850-2000*. Exposition, Paris-Stuttgart, 2000-2001. Paris, Réunion des Musées nationaux, 2000. p. 32-39.

[152] CARON (F.) op. cit. p. 541-545.

[153] CARRIÈRE (Bruno) COLLARDEY (Bernard) *L'aventure*…, op. cit., p. 118.

[154] CARON (F.) op. cit., p. 598.

[155] L'équipement des caténaires entre Athis-Mons et Brétigny fut confié à la Société des Grands Réseaux Electriques par contrat du 30 avril 1923 (Bruno CARRIÈRE Bernard COLLARDEY *L'Aventure*… op. cit. p. 105 ; CARON (F.) op. cit. p. 888-889 et p. 900).

[156] CARRIÈRE (Bruno) *Les trains de banlieue : tome 1er, de 1837 à 1938*. Paris, La Vie du rail et des transports, 1998. p. 289-291.

[157] Le « block-système » - dispositif électrique établi en 1881 sur la section Paris-Orléans, et interdisant à tout train d'entrer sur une section avant que le train précédent n'en soit sorti – bénéficie alors de l'extension de la signalisation lumineuse et équipe (sous le nom de « block-system lumineux ») dès 1930 la section Paris-Juvisy. Dans le même souci de sécurité et de régulation des flux, on installe sur les signaux avertisseurs des lignes empruntées par des express un contact fixe par « crocodile » qui transmet dès 1923 des signaux sur les machines.

[158] Mais aussi à Vitry-sur-Seine (poste Q), Savigny-sur-Orge (poste T), Cercottes, Tours (poste 1) et Vierzon-Forges. (Bruno CARRIÈRE Bernard COLLARDEY *L'Aventure*… op. cit. p. 132)

[159] Villeneuve-Saint-Georges pour le P.L.M. ; Trappes pour le réseau de la gare Montparnasse ; Achères et Argenteuil pour l'Ouest/État ; Le Bourget pour le Nord ; Vaires-sur-Marne pour l'Est).

[160] Quand la compagnie du P.O. n'a pas plus ou moins directement contribué à favoriser la production (coopératives de production) ou la commercialisation (foires ou coopératives de diffusion.

[161] A. S.N.C.F. Le Mans 40 LM 130.

[162] Ibid.

[163] CARON (F.) op. cit. p. 962.

[164] LEVI (Robert) et BOILLOT (M.) Transformation et modernisation des aménagements de Trappes-triage. In : *Revue générale des chemins de fer*, février 1934, p. 128. DEVAUX (Pierre) Automatisme, télécommande, facteurs de progrès dans l'exploitation ferroviaire. In : *Sciences et vie*, n°236, février 1937, p. 111-115.

[165] BLOCH (Marcel) Note sur l'organisation du travail dans les grands ateliers de locomotives de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. In : *Revue générale des chemins de fer*, 44e année, n°4, avril 1925, p. 164-205 ; n°5, mai 1925, p. 377-392 ; n°6, juin 1925, p. 476-504.

[166] PEZEU (J.) Nouvelle organisation du travail dans les ateliers de dépôt de la Compagnie d'Orléans. In : *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1928, p. 16-25.

[167] BARJOT (Dominique) La contribution des entreprises du bâtiment et de travaux publics à la reconstruction. In : *La grande reconstruction : reconstruire le Pas-de-Calais après la Grande guerre*. Actes du Colloque d'Arras, 8-10 novembre 2000. P ; 195-213.

[168] Ardoises de Trélazé, sable de la Seine, poutres et chevrons, ciments, chaux et plâtre, briques, meulières de Viry, hydrocarbures, caoutchouc et goudrons,…

[169] A.D. Essonne 5/M/23 dossier 632. L'entreprise a fermé ses portes en 2006 pour laisser la place à un projet immobilier en cours de réalisation.

[172] L'entreprise Deutsch fait venir du port de Bordeaux toutes sortes d'hydrocarbures qu'elle achemine par wagons citernes en région parisienne où elle installe une raffinerie à Athis-Mons, en lisière de Juvisy.
[173] Le caoutchouc provient de Clermont-Ferrand où il est produit par les usines Michelin.
[174] Les Forges d'Athis-Mons, qui déposent leur bilan vers 1928-1930, produisent dans les années 1920 « fers et aciers laminés, cercles de roues soudés, barres étirées et profilées, rondes en acier comprimé ». Michel Brigat : *Les forges d'Athis-Mons : l'aciérie d'Athis-Mons, l'exemple de l'importation des techniques métallurgiques sous la Restauration*. In : La région parisienne industrielle et ouvrière : cultures et recherches. Ministère de la Culture et de la Communication, DRAC Île-de-France, C.N.R.S., U.M.R. 306. Séminaire d'études 2000 n°6. p. 115-124.
[175] Un dispositif analogue avait été établi par les usines Blériot à Suresnes (Hauts-de-Seine), profitant du plan d'eau naturel constitué par la Seine.
[176] MILLARD (Jean) *Paris, histoire d'un port : du Port de Paris au Port autonome de Paris*. L'Harmattan, 1994. p. 69.
[177] CHEHET (M.) Projet de port fluvial sur la Seine à Juvisy : rapport à la Chambre de commerce. In : *Bulletin trimestriel de la Chambre de commerce de Corbeil*, 22e année, séance du 16 janvier 1922, p. 16-18.
[178] D'après J.C. Toutain (Les transports en France de 1830 à 1965. In : *Économies et sociétés*, P.U.F., n°8, septembre-octobre 1967, p. 250), l'évolution du tonnage kilométrique en 1921, 1928, 1938 est respectivement pour le rail de 77,1 ; 73,5 ; 53,2 ; pour la route de 11,9 ; 11,1 ; 24,7. La route reprend alors au rail le transport alimentaire : transitent désormais par la route les fruits et légumes (pommes de terre exceptées), le bétail sur pied, les boissons (vins et alcools), ainsi que les sucres et farines. On trouve aussi les pneus expédiés par camions de Clermont-Ferrand, des pièces détachées ainsi que les minéraux liquides (hydrocarbures).
[179] CARON (F.) op. cit. p. 751.
[180] La mutation routière s'étend en fait à l'échelle nationale : l'évolution du trafic voyageur/kilomètre en 1921, 1928, 1938 est respectivement pour le rail de 94,5 ; 88,5 ; 72,2 et pour la route de 5,5 ; 11,5 ; 27,8 (Toutain, op cit.).
[181] Le triomphe de la circulation automobile sur la traction hippique s'avère à peu près contemporain de l'évolution de la société française qui devient alors majoritairement urbaine. (M. Flonneau, op. cit. p.90).
[182] L'extension et la densification de la proche banlieue parisienne jette ainsi journellement sur les routes 308 000 personnes en 1921, 448 000 en 1926, 572 000 en 1931 (M. Flonneau, op. cit. p. 94).
[183] Le rapport du nombre des véhicules utilitaires au nombre de véhicules de tourisme est de 1/2 en 1925, va passer à 1/5 en 1928, puis à 1/8 en 1936-1937 (M. Flonneau, op. cit. p. 92).
[184] FOURCAUT (Annie) *La Banlieue en morceaux*, op. cit.
[185] STUDENY (C.) op. cit. p.294.
[186] OULMONT (P.) op. cit. p. 108.
[187] « Sur la route de Fontainebleau ». In : *Le Journal de la banlieue*, 2 janvier 1929, p. 98.
[188] BRUNEL (L.) op. cit. p. 62.
[189] L'ouverture de la rue Pivert en 1886, grâce aux terrains donnés à la commune par le parfumeur Alexandre Pivert, maire de Juvisy en 1871, revêt un intérêt nouveau dès que s'intensifie le trafic routier de la Nationale 7 et que se multiplient les lotissements du Plateau.
[190] STUDENY (C.) op. cit. p. 324-325.
[191] A.D. Essonne 5 M 23, dossiers 620 à 626.
[192] Comme Marcel Godin, et son ancienne écurie, 40, avenue de la Cour de France ; Jean-Charles Godin, et sa maréchalerie, 48, avenue de la Cour de France.
[193] Comme M. Combes qui ajoute la vente d'essence à son café/brasserie/épicerie, 85, route de Fontainebleau.
[194] Outre son débit d'essence, Léon Robert possède un atelier de réparation et un local pour garer des véhicules, 36, avenue de la Cour de France.
[195] *Le Grand garage*, 3, Grande-Rue, se présente comme concessionnaire de la marque Berliet, mais vend aussi des tracteurs, des autocars,... Rappelons, pour mémoire, que Berliet – comme Unic – a commencé par fabriquer voitures et camions avant de se spécialiser sur le marché des poids lourds, et que c'est André Citroën (suivant l'exemple d'Henry Ford) qui instaure le premier en France – avec l'aide d'Alfred Ponnier – la pratique du concessionnaire exclusif. Si aucun concessionnaire de ce genre n'a été repéré à cette époque le long de la R.N. 7 à Juvisy, le garage Come et Bardon, concessionnaire Renault, s'y tient à Viry-Châtillon (121, route nationale), aux portes de Juvisy. (J.-L. Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Le Seuil, 2001, p. 107).
[196] « Les Transports en commun de la région d'Athis-Mons, Juvisy et Paray » de Marcel Godin, 40, avenue de la Cour de France, déjà cités.
[197] Frédéric Merlet – au 40, avenue de la Cour de France – est mentionné comme marchand de chevaux dans les annuaires de Juvisy de 1920, 1930 et 1936-37 ; passée cette époque, lui succède à la même adresse une entreprise de déménagement.
[198] La maison Marcel Die, 58, avenue de la Cour de France, vend articles de ménage, quincaillerie, outillage, chauffage, fumisterie, articles de jardin,...
[199] A./S.N.C.F. Le Mans 40 LM 132 : pont supérieur projeté au-dessus des voies, en remplacement des passerelles métalliques. 14 juin 1904.
[200] A.D. Essonne 5/S/31.
[201] Après un premier projet de pont daté de 1924, au-dessus des voies du P.O. et du P.L.M., et large de 8 mètres, le décret du 19 octobre 1928 déclare urgents les travaux de construction de l'ouvrage. Finalement, le pont en béton armé, large de 9 mètres, avec rampe d'accès, est achevé en octobre 1934. (A.D. Essonne 5/S/31).
[202] DUPAQUIER (J.) FELKAY (N.) JACQUART (J.) et al. *Paroisses et communes de France : dictionnaire d'histoire administrative et démographique : région parisienne*. Paris, C.N.R.S., 1974. 921 p.
[203] CARON (F.) op. cit. p. 528.
[204] CARON (F.) op. cit. p. 849.
[205] Le siège de l'hebdomadaire se trouvait 11 place Anatole-France.
[206] FOURCAUT (Annie) *La banlieue*... op. cit.
[207] S'agissant du lotissement des « Petits cottages », avenue des Fauvettes, le cahier des charges (1re version, 1924), stipule à l'article 7 du titre 2 – Construction – que « les habitations ou constructions principales ne pourront être édifiées à moins de trois mètres en reculement de la voie publique ». Une distinction est donc établie entre cabanon et maison d'habitation (A.D. Essonne Sp 420).
[208] PETIT (F.) *Du cabanon au pavillon*, op. cit.
[209] 23, rue de la Solidarité ; 31, avenue Thiers.
[210] Comme pour les maisonnettes repérées 13, rue Henri-Rouelles, 7bis, avenue des Cottages, 38, avenue des Violettes, 30, rue Gaston-Boquillon.
[211] Les entreprises locales de maçonnerie E. Rivallier et Joly en signent un certain nombre.
[212] GROUX (Guy) LÉVY (Catherine) *La possession ouvrière, du taudis à la propriété, XIXe-XXe siècles*. Éd. de l'Atelier, 1993. p. 51 et sq.
[213] Les Associations Syndicales Autorisées avaient été créées par la loi du 22 décembre 1888 qui incitait les propriétaires de lotissements insalubres à se regrouper pour obtenir l'exécution de travaux d'assainissement et de viabilité.
[214] Les articles 11 à 16 de la loi constituent une sorte de charte des lotissements.
[215] FOURCAUT (A.) *La banlieue*... op. cit.
[216] Projet de M. Raguet, avenue de l'Orge, 1926 (A.D. Essonne 9/S/81) ; projet d'extension du lotissement Larigaldie, rue Larigaldie, vers 1930 (A.D. Essonne 9/S/75).
[217] BEAUTHEAC (Claude) *Les sociétés de crédit immobilier et l'accession à la propriété du logement, 1908-1968*. 3 vol. Paris, ex. dactyl. 1200 p. (Musée social, cote : 46 851, 3/V/4).
[218] BOULMER-JUBELIN (Catherine) op. cit.
[219] CARON (F.) op. cit. p. 840.
[220] La maison de M. Pierre Pilé, 26, boulevard de la Cascade, est construite en 1934 par l'architecte André Delhoume, pour la Société coopérative d'habitation des Postes, Télégraphes, Téléphones agissant comme société de crédit au profit de leur employé M. Pilé. Les travaux, dont le montant total s'élève alors à 68 000 francs, sont réalisés par l'entreprise E. Simon, d'Athis-Mons. (A.D. Essonne 28/J/143).
[221] *Annuaire de Seine-et-Oise*, année 1936-1937 (A.D. Essonne : R.EV 100).
[222] TRANCHANT (Marius) *L'habitation du Parisien en banlieue. Après le travail à Paris, le repos à la campagne* ! Paris, Impression d'art, s.d. (1908).
[223] Comme *La vie à la campagne*, *Ma petite maison*.
[224] FOURCAUT (A.) *La banlieue*... op. cit. p. 33.
[225] A.D. Essonne 841/W/55.
[226] Voir note 59.

[227] Briques et tuiles proviennent souvent des Établissements Gilardoni installés aux Tarterets à Corbeil.
[228] BOULMER-JUBELIN (Catherine) La vente sur catalogue. In : *Hommes et métiers du bâtiment…* op. cit. p. 111-115.
[229] Au lendemain de la Grande Guerre, et dans la perspective de la première reconstruction des régions dévastées, nombre de publications tentent de composer un répertoire formel de ce qui est appelé l'architecture des régions de France. D'une abondante bibliographie, on peut citer deux publications importantes par leur audience :Vaillat (Léandre), *La maison des pays de France*, Paris, Flammarion, 1917 ; Letrosne (Charles), *Murs et toits pour les pays de chez nous*, Paris, Dan Niestlé, 1923, t. I ; 1924, t. II ; 1926, t. III. Dans le cadre de l'Exposition internationale des arts décoratifs de 1925, les divers pavillons composant le Village français se proposaient de démontrer la pertinence de cette démarche.
[230] A.D. Essonne 2/O/692.
[231] A.D. Essonne 902/W/39.
[232] Henri Charve est ingénieur des Arts et manufactures, domicilié à Marseille. (A.D. Essonne 2/O/699).
[233] A.M. Juvisy 1/M8/9.
[234] A.D. Essonne 902/W/39.
[235] MURARD (Lion) ZYLBERMANN (Patrick) *L'Hygiène dans la République : la santé publique en France, ou l'utopie contrariée, 1878-1918.* Fayard, 1996. 805 p.
[236] La Loi du 9 juillet 1901 sur les associations organise un régime d'exception pour les congrégations – qu'elles aient une activité enseignante ou qu'elles participent du personnel soignant, hospitalier,… – obligées de déposer une demande d'autorisation ; en 1903, toutes les demandes d'autorisation seront rejetées. En 1904, les congrégations non autorisées sont expulsées.
[237] Dans la mouvance du Musée social (Janet HORNE *Le Musée social, aux origines de l'État providence*. Belin, 2004. 383 p. Histoire et société) est créée en 1904 l'Alliance d'Hygiène Sociale, la première fédération du mouvement sanitaire français. L'un des fondateurs du Musée social, Jules Siegfried, sera, d'ailleurs, l'auteur de la loi du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique, qui place sous la responsabilité des politiques publiques tout ce qui relève de la question sociale (accidents du travail, retraites ouvrières, assistance aux vieillards, infirmes et incurables,…). Dans la foulée, la loi du 14 juillet 1905 crée un service public de solidarité obligatoire qui instaure une forme d'assistance envers les nécessiteux (vieillards, infirmes, incurables…).
[238] Aux termes de la loi Cornudet, – votée le 26 février 1919 et promulguée le 14 mars suivant –, toutes les communes de la Seine et les communes en croissance démographique rapide doivent produire un *Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension*. Cette obligation s'applique aux « groupes d'habitations et aux lotissements créés ou développés par des associations, des sociétés ou des particuliers », tenus (article 8) de déposer à la mairie un plan d'aménagement comprenant le raccordement avec les voies publiques et, s'il y a lieu, avec les canalisations d'eau potable et les égouts de la commune. Ce plan doit être soumis au Conseil municipal, puis à la Commission départementale d'aménagement et d'extension des villes et villages, instituée par l'article 4 de la même loi. (A. FOURCAUT. *La banlieue…* op . cit. p. 183-184).
[239] A.D. Essonne 2/O/695.
[240] A.D. Essonne 986/W/86.
[241] A.D. Essonne 902/W/39 ; 2/O/703.
[242] A.C. Juvisy 3/M/2-32.
[243] GUERRAND (Roger-Henri) RUPP (Marie-Antoinette) *Brève histoire du service social en France, 1896-1976*. Toulouse, Privat, 1978. 183 p. (Regard).
[244] A.D. Essonne 2/O/700 : Délibération du Conseil municipal du 20 février 1901.
[245] A.D. Essonne 2/O/700-6.
[246] A.D. Essonne 2/O/700 : rapport du 23 septembre 1931 ; 2/O/701-2.
[247] A.D.Essonne 2/O/701-1.
[248] Alphonse Defrasse (1860-1939), ancien élève de l'École des Beaux-Arts de Paris, Grand prix de Rome en 1886, professeur aux Beaux-Arts, est un notable de la profession. Grand prix de l'Exposition universelle de 1900, il est l'architecte attitré de la Banque de France pour qui il dessine nombre de ses succursales ; il a construit de nombreux hôtels particuliers et de commerce, ainsi que des immeubles de rapport. Sollicité à Juvisy en 1930, il est, à soixante-dix ans, un architecte reconnu et honoré, au faîte d'une prestigieuse carrière officielle.
[249] L'hôpital de Grange-Blanche, réalisé à Lyon par Tony Garnier une décennie plus tôt, illustre assez bien la récente évolution de ce type d'équipement. (Alain Guiheux Olivier Cinqualbre *Tony Garnier, l'Oeuvre complète*. Éd. du Centre Pompidou, 1989. p. 155-157).
[250] La formule américaine de l'hôpital-bloc apparaît au Los Angeles General County Hospital en 1928 et au New York Hospital en 1930. Voir : CABAL (Michel) : *Hôpitaux, corps et âmes*. Paris, Rempart, Desclée de Brouwer, 2001, p. 131 ; BINET (Jacques) *Les architectes de la médecine*. Besançon, Éd. de l'Imprimerie, 1996. 175 p. ; DUVAL (Georges) L'hôpital moderne, 1920-1980. In : *Monuments historiques*, n°114, avril-mai 1981. p. 59-65.
[251] Ancien élève d'Auguste Perret, l'architecte américain Paul Nelson tente une synthèse entre l'esprit d'organisation anglo-saxon et le savoir-faire architectural français (Gérard Monnier : *Histoire critique de l'architecture en France, 1918-1950*. Paris, Sers, 1990, p. 161-164). Après avoir défini le programme de la cité hospitalière de Lille dont la construction lui échappe, il réalise vers 1938 une maison de santé à Ismaïlia, puis l'hôpital franco-américain de Saint-Lô (1948-1956), celui de Dinan (vers 1960), enfin celui d'Arles (1974).
[252] Les architectes Jean Walter et Urbain Cassan réalisent d'abord la cité hospitalière de Lille avec P. Madeline, puis le nouvel hôpital Beaujon à Clichy (1938), avec la collaboration de Léon Plousey. WALTER (Jean) *Renaissance de l'architecture médicale*. Paris, Imp. Desfossés, 1945.
[253] *L'Architecture d'Aujourd'hui* consacre plusieurs numéros spéciaux aux établissements hospitaliers : en 1938 (n°5), en1947 (n°15), en1970 (n°150), en 1981 (n°214).
[254] CREMNITZER (Jean-Bernard) *Architecture et santé : le temps du sanatorium en France et en Europe*. Paris, Picard, 2005.161 p. (La Clairevoie).
[255] CREMNITZER (J. B.) op. cit. p. 154.
[256] La situation du dispensaire à proximité des voies causera sa perte lors du bombardement du 18 avril 1944 ; il sera reconstruit peu après.
[257] CARON (F.) op. cit. p. 842-845.
[258] L'œuvre dite « Le sanatorium des cheminots » est reconnue comme établissement d'utilité publique et ses statuts sont approuvés par décret présidentiel du 18 juin 1918. L'œuvre est autorisée, par décret ministériel du 23 avril 1976, à changer de nom pour s'intituler « Association hospitalière - Les cheminots ».
[259] A.D. Essonne : 983 W 153 et 154.
[260] Henri Vincenot, qui note dans ses Mémoires (p. 124) l'anti-cléricalisme viscéral des cheminots, s'y interroge sur les sources historiques d'un tel comportement. Il rappelle la culture saint-simonienne des premiers ingénieurs et le refus, des années 1830 à la fin du XIXe siècle, de la hiérarchie catholique de s'engager aux côtés des cheminots dans leurs conflits avec les compagnies, alors qu'une sorte de messianisme social inspirait l'engagement de certains membres du bas-clergé avant 1848 ; l'évolution des événements et le désenchantement consécutif pourraient avoir nourri cette forme de mystique saint-simonienne.
[261] Cette demande est motivée par le fait que le premier presbytère était logé dans le même bâtiment que la mairie et l'école primaire de garçons, une cohabitation devenue impensable. Mais cette décision est révélatrice d'une certaine tension qui préfigure la politique à venir de séparation de l'Église et de l'État, dans la mesure où la construction du bâtiment, à usage de mairie-école-presbytère, avait été réalisée sur le terrain de l'ancien cimetière – terre ancestrale d'Église – désaffecté et transféré sur le plateau par une municipalité qui s'était engagée moralement, en compensation, à y intégrer le logement du curé (cf note 138 chap II).
[262] A.D. Essonne 2/O/694.
[263] À cette occasion, plusieurs habitants de Juvisy s'adressent au préfet par courrier du 29 mai 1907 : « Les soussignés, électeurs et membres du Comité républicain radical de Juvisy, d'aucuns conseillers municipaux, ont l'honneur de porter respectueusement à votre connaissance le fait suivant : dimanche dernier, 26 mai, à 8 heures et demi du soir, ainsi qu'en témoigne le programme ci-joint, Mr Gaussin, curé de Juvisy a transformé notre église paroissiale en salle de spectacle en violation de l'article 13 de la loi de 1905 sur la Séparation. Il y a donné une

représentation cinématographique avec vues de Lourdes, Jérusalem et autres lieux, et le prix des places avait été fixé à 0,50 fr, 1 fr et 2 fr. Or l'article précité dit que « la cessation de la jouissance peut être prononcée… si les édifices sont détournés de leur destination ». Il s'en suivrait que l'église de Juvisy, bâtiment communal (souligné), ayant été laissé gratuitement et sans bail (souligné) à la disposition de Mr le curé Gaussin pour lui permettre exclusivement d'y célébrer le culte catholique, cet ecclésiastique tombe sous le coup de l'article en question. Loin d'être mus par un esprit d'intolérance, les soussignés demandent que le simple respect de la loi soit imposé à Mr le curé Gaussin. Toutefois, si la condescendance que notre maire, Mr Argeliers, a manifesté en cette occurrence, devait se renouveler, les soussignés, à leur tour, dans un but républicain et démocratique, aussi vénérable que la propagande par l'icône, demanderaient à jouir également de l'église une fois par semaine… » (A.D. Essonne 2/O/693).

[264] Rapport de l'architecte communal Louis Aubert, du 14 décembre 1935 : « Après examen sur place du bâtiment de l'église, à la suite de la demande de M. le curé-doyen de Juvisy, nous avons constaté que ce bâtiment était dans un état de délabrement tel qu'il était devenu un danger pour la sécurité publique et pour les usagers…. À notre avis et en attendant qu'une décision soit prise par la municipalité de Juvisy, nous estimons qu'il serait prudent d'interdire tous services dans l'église et ceci en accord avec M. le curé-doyen qui se servirait pour ses offices de la nouvelle chapelle de l'École Saint-Charles». (A.D. Essonne 2/O/694).

[265] *Les frères Perret, l'œuvre complète : les archives d'Auguste Perret et de Gustave Perret*, sous la dir. de Maurice Culot, David Peycéré et Gilles Ragot. Institut français d'architecture, Éd. Norma, 2000. p 399.

[266] Le 1er avril 1936, Mgr Roland-Gosselin, évêque de Versailles, conteste le rapport de l'architecte expert de la ville de Juvisy, Louis Aubert, en s'appuyant sur le rapport de l'architecte Gabriel Simon (arch. D.P.L.G., inspecteur de la Banque de France) : « Ayant procédé à l'examen minutieux de la construction, remontant pour la partie principale au XIIIe siècle, je considère que l'édifice ne décèle aucun danger grave… Nous déclarons qu'en entreprenant, avec un personnel qualifié, un certain nombre de travaux dont l'ensemble ne dépasserait vraisemblablement pas 200 000 francs – (il faut conserver une marge d'imprévus pour l'avenir) – la sécurité, d'ailleurs peu menacée, serait parfaitement rétablie et les cérémonies du culte pourraient se développer à nouveau dans l'église». (A.D. Essonne 2/O/694).

[267] Note de la Préfecture de Seine-et-Oise, du 18 février 1937 : « Après de nombreuses difficultés soulevées par la démolition de l'église qui menaçait ruine, un accord est intervenu entre la municipalité et le curé ; accord qui prévoit :
1 : la démolition de l'ancienne église ;
2 : la reconstruction d'une église nouvelle ;
3 : la rectification de l'alignement (abandon fait par le curé d'une partie du terrain de l'église pour l'alignement de la voie). La démolition et la reconstruction doivent être faites par le curé et aux frais du curé et des fidèles, les travaux étant, d'ailleurs, soumis au contrôle de l'architecte communal. Bien que les parties soient complètement d'accord, il ne semble pas, toutefois, que la convention puisse être approuvée dans son état actuel. En effet, l'église reconstruite sur un terrain communal – bien qu'affecté au service du culte – sera toujours, après sa reconstruction, un bâtiment communal. Il semble donc que sa reconstruction devra être effectuée par les soins de la commune, étant bien entendu que celle-ci ne pouvant, au terme de la législation en vigueur, prélever sur le budget communal les frais nécessités par de semblables travaux, le montant de la dépense sera entièrement couvert à l'aide des fonds de concours versés par le curé et les fidèles. (A.D. Essonne 2/O/694).

[268] Dans le même temps, le curé Émile Baudet s'active à un nouveau projet dont le permis de construire est accordé le mois suivant. L'effervescence nationale du Front populaire aidant, la municipalité Berthoux – issue des urnes en 1935 –, dans un accès d'anti-cléricalisme provocateur, en vient même à proposer le remplacement de l'église par une maison du peuple…

[269] *Semaine religieuse du diocèse de Versailles*, n°40, 13 octobre 1935, p. 656-657.

[270] Le jésuite Pierre Lhande réunit en 1927 ses « *enquêtes sur la vie religieuse dans les milieux ouvriers de la banlieue de Paris* », sous le titre « *Le Christ dans la banlieue* » ; il y dresse un tableau à la fois apocalyptique et misérabiliste des lotissements de Juvisy et de ses environs : voir Documents annexes.

[271] Initialement installés au couvent de Saint-Maximin (Var), les pères dominicains décident d'établir à Juvisy le siège des nouvelles éditions du Cerf et, parallèlement, d'ouvrir l'Université dominicaine du Saulchoir, à Soisy-sur-Seine.

[272] Louis Brachet (1877-1968), élève de Genuys à l'École Nationales des Arts décoratifs, participe au Village français de l'Exposition de 1925. Architecte en titre de la Compagnie du Paris-Orléans, il construit plusieurs gares du réseau (Capdenac, Néris-les-Bains, Gouttières) ainsi que quelques gares de la ligne de Sceaux : Cité universitaire, Gentilly, Massy-Palaiseau (Paul Chemetov, Marie-Jeanne Dumont, Bernard Marrey : *Paris-Banlieue, architectures domestiques, 1919-1939*. Paris, Dunod, 1989. p. 220). Il faut sans doute attribuer son intervention au couvent dominicain de Juvisy à son introduction auprès du P.O. et aux liens étroits entretenus par la Compagnie avec la hiérarchie ecclésiastique. Il est tentant de se demander si la Compagnie ferroviaire, dont le goût de l'ordre associé à un certain paternalisme chrétien sont bien établis, n'est pas intervenue auprès des plus hautes instances de l'Église pour les convaincre d'implanter à Juvisy une équipe missionnaire afin de tenter d'enrayer la déchristianisation de la population cheminote.

[273] *Sept* est un hebdomadaire qui, lancé en 1935 sous la direction du père dominicain Boisselot, se propose de défendre et faire connaître la doctrine sociale de l'Église. Contrainte de se saborder sous la pression du Saint-Siège, la revue des Éditions du Cerf se trouve bientôt relayée dans sa démarche par la revue *Temps présent*, lancée par des laïcs. Voir : Sauvageot (Jacqueline) *Ella Sauvageot : l'audace d'une femme de presse, 1900-1962*. Paris, Éd. de l'Atelier, 2006. p. 102 ; voir aussi : Martine Sevegrand : *Temps présent : une aventure chrétienne*. Paris, Éd. du Temps présent, 2006. 322 p.

[274] À côté des nombreux souscripteurs anonymes, l'évêque de Versailles remerciera, lors de la bénédiction de la chapelle, le marquis de Grammont, Madame de La Doucette, sa fille, M. Vanpoulle, bienfaiteur de la paroisse et des œuvres diocésaines, enfin M. Coty.

[275] En 1935, dans la revue dominicaine hebdomadaire « *Sept* », le père Chenu évoque cette page de l'histoire de la maison de Juvisy en ces termes : « Juvisy, un de ces villages de la banlieue de Paris, qui, en trente ans, ont vu quintupler leur population… C'est là que se sont installés quelques dominicains en pleine « ceinture rouge » de la capitale… Une maison qui allie aux allures robustes et claires de la plus moderne construction le dispositif et l'atmosphère du carré claustral. Allez-y à l'improviste un quelconque après-midi. Vous y trouverez en visite de consultation, de réconfort et de collaboration, un journaliste ou un directeur d'œuvre, un producteur de films, un groupe d'étudiants ou un chef routier avec son clan. Aujourd'hui des prêtres et des médecins s'y rencontrent pour assurer en commun le terrain de leur humain travail ; demain, ce sera des juristes et des syndiqués ouvriers, puis des militants d'Action catholique confrontant expérience et doctrine… Au milieu même de son humain tumulte, la demeure de « Sept » est une demeure contemplative. Les prêtres, livrés à un labeur harassant, retrouvent sept fois le jour, selon leur liturgie monastique, avec la paix et le silence de la prière, la liberté qu'ils aiment et que tous aiment en eux… ». (A. Diocèse d'Évry).

[276] *Semaine religieuse du diocèse de Versailles*, n°35, 31 août 1930, p. 551.

[277] Expertise contradictoire de L. Aubert, du 15 juin 1936… (A.D. Essonne 2/O/694).

[278] L'épopée de la reconstruction est évoquée par Robert Baudet – neveu du curé bâtisseur – dans une brochure intitulée « *J'ai vu naître Notre-Dame-de-France : le père Baudet raconte…* », et publiée par la Paroisse de Juvisy en 1998 (A. Diocèse d'Évry).

[279] PIGAFETTA (Giorgio) MASTRORILLI (Antonella) *Paul Tournon architecte (1881-1964), le « moderniste sage »*. Mardaga, 2004. p. 136-147.

[280] La réforme liturgique – lancée en 1903 par Pie X et relayée par dom Lambert Beauduin à Louvain – accorde une part plus grande à la participation de l'assemblée dans la célébration des offices et contribue ainsi à renouveler les formes de l'architecture religieuse. Les églises

doivent désormais permettre aux fidèles d'accéder aisément vers le chœur et assurer une mise en évidence du lieu de célébration. Dans cette démarche, une nouvelle génération d'architectes se fait l'interprète actif de ces nouveaux programmes : leur inspiration se nourrit aux sources d'un art sacré redécouvert, au premier rang desquelles figure l'architecture byzantine (A. Haquin : *Dom Lambert Beauduin et le renouveau liturgique*. Gembloux, Duculot, 1970. Recherches et synthèses, histoire ; n°1 ; A.G. Martimort : *L'Église en prière : principes de la liturgie*. Paris, Éd. du Cerf, 1983. 309 p. 83-87).

[281] Paul Lambert, originaire de Tarbes, commence alors une carrière d'architecte D.P.L.G. : l'église de Juvisy lui sera une référence pour obtenir la commande d'une autre église à Bezons (Hauts-de-Seine) en 1941. Les recherches menées à son sujet n'ont pas permis de cerner sa personnalité ni son parcours. Bien que les architectes du même nom abondent (E. Delaire *Les architectes élèves des Beaux-Arts*, p. 310-311), et qu'un certain Pierre-Édouard Lambert (1920-1985), passé un temps par l'agence Perret, ait produit quelques œuvres en Essonne (Étampes, Massy, Montlhéry : voir *Encyclopédie Perret*, sous la dir. de J.L. Cohen, J. Abram et G. Lambert. Monum, Éd. du patrimoine, Le Moniteur, Institut français d'architecture, 2002. p. 343), il demeure difficile d'éclaircir l'identité de Paul Lambert et de retracer les raisons et le processus de son choix.

[282] *Semaine du diocèse de Versailles*, 9 octobre 1938, n°41, p. 619-620 : bénédiction de l'église Notre-Dame-de-France à Juvisy.

[283] Sur le débat entre partisans d'une architecture moderne et tenants de formes et de partis nourris de la culture chrétienne, débat qui se développe durant l'entre-deux-guerres, voir : *Églises parisiennes du XXe siècle : architecture et décor* sous la dir. de Simon Texier. Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1996. 246 p. (coll. Paris et son patrimoine).

[284] Délibération du Conseil municipal du 29 novembre 1936.

[285] Après l'écho de son premier ouvrage « *Le Christ dans la banlieue* » qui inaugurait un genre, le reportage missionnaire en banlieue, appelé à un certain succès – l'ouvrage se vendra à 80 000 exemplaires, à travers 145 éditions successives –, le père Lhande poursuivra son témoignage avec « *Le Dieu qui bouge* » (Plon, 1930), puis « *La Croix sur les fortifs* » (Plon, 1931).

[286] Le financement, déjà problématique, de l'église devait en outre se trouver compliqué par les manœuvres dilatoires de plusieurs élus peu soucieux du succès de l'entreprise. Le courrier, publié par *Le Réveil de Juvisy* du 5 février 1938, constitue un exemple parmi d'autres des difficiles relations qu'entretint le curé bâtisseur avec une municipalité peu disposée à l'aider (A.D.Essonne : 2/O/694) : voir Documents annexes.

[287] Par une troublante coïncidence historique, en 1638, c'est Michel Le Masle, alors seigneur de Juvisy et proche collaborateur de Richelieu, qui contribue à l'exécution du vœu de Louis XIII, alors que, trois siècles plus tard, la nouvelle église de Juvisy sera consacrée à Notre-Dame-de-France, en commémoration de ce vœu. LAURENTIN (abbé…) *Le vœu de Louis XIII*… op. cit.

[288] Longue de 6 cm, la médaille fut exécutée dans divers matériaux, bronze, or, nickel et argent.

[289] FINANCE (Laurence de) *Un patrimoine de lumière, 1830-2000 : verrières des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne* ; avec la collab. de N. Blondel, M. Callias-Bey, F. Cannot, V. David et al. Monum, Éd. du patrimoine, 2003. p.312-317 (Cahiers du patrimoine ; 67).

[290] Lourdes, Chartres, Paris, Rouen, Reims, Le Folgoër, Longpont, La Salette, Pontmain, Le Mans, Poitiers, Issoudun, Clermont, Lyon, Châlons, Strasbourg, Marseille, Roc Amadour.

[291] Référence discrète au *Couronnement de la Vierge* d'Enguerrand Quarton ?

[292] L'archange saint Michel, saint Denis, sainte Geneviève, saint Rémy, saint Bernard, sainte Thérèse de l'Enfant Jésus, sainte Marguerite-Marie Alacoque, saint Jean-Baptiste de la Salle, saint Jean Eudes, bienheureux Louis Grignon de Montfort, saint Maur, sainte Jeanne d'Arc, saint Louis, saint Martin de Tours, saint François de Sales, saint François Xavier, saint Hilaire, saint Vincent de Paul, sainte Bernadette Soubirous, saint Jean-Marie Vianney, saint Maurice, sainte Catherine Labouré.

[293] L'entreprise Mauméjean, qui en avait conservé les cartons, les remplacera à l'issue de la guerre.

[294] Elle figure sur l'inventaire du 1er mars 1906 de l'ancienne église Saint-Nicolas (A.D. Essonne : 8/V/4).

[295] Ne figurant pas explicitement sur l'inventaire du 1er mars 1906, cet objet de bois, composé de plusieurs éléments, peut aussi bien avoir été offert à son église, vers 1630 par Michel Le Masle, seigneur de Juvisy, chanoine de Notre-Dame-de-Paris et prieur des Roches, que par un châtelain postérieur, notamment au XIXe siècle. Cet objet (dim : h=140cm ; la=130 cm ; pr=25 cm), dans un état de conservation moyen, mériterait, à coup sûr, une restauration et de meilleures conditions de conservation.

[296] De son propre aveu, le curé Baudet aurait été personnellement démarché par l'un des frères Mauméjean, désireux d'offrir la verrière axiale du chœur (Robert Baudet *J'ai vu naître* … op. cit.).

[297] Camille Lambert (1874-1964) s'installe à Juvisy dans l'immédiat après-guerre et y restera jusqu'à sa mort.

[298] PETIT (François) TABOURY (Sylvain) *Camille Lambert, un peintre (1874-1964), une école d'art (1920-2000)*. Athis-Mons, Maison de banlieue et de l'Architecture, 2000. 47 p. (Cahiers de la Maison de banlieue et de l'Architecture ; 5).

[299] PETIT (François) *Du cabanon au pavillon*. op. cit. ; p. 62-63.

[300] À partir des années trente, ces établissements ont beaucoup à souffrir de la concurrence d'une radio qui diffuse, dans chaque foyer, des orchestres de danse. La reconversion des plus grosses maisons se fera en accueillant noces, banquets et repas d'affaires, comme c'est le cas du *Gibraltar*..

[301] Faut-il rappeler que pour nombre de travailleurs de Juvisy et des environs, la bicyclette est d'abord un moyen de locomotion pour se rendre du lotissement jusqu'à l'atelier ou à la gare. Aux abords de celle-ci fleurissent alors plusieurs commerces liés à la vente ou à l'entretien de la petite reine, dont des garages qui hébergent (rue des Gaulois, rue de Draveil) quotidiennement les deux roues contre un loyer.

[302] L'enquête menée par Tony Froissart (*Sport populaire de Seine-et-Oise, 1880-1939*, L'Harmattan, 2003, p. 33 et sq.) l'amène à considérer que l'appellation « Étoile » attribuée à un club sportif est riche d'enseignement. Cat ce patronyme, alors porté par 5% des associations sportives du département, correspondrait globalement à des organisations créées de 1921 à 1934, le plus souvent polyvalentes. Cette dénomination, à forte connotation populaire, trouverait ainsi un terrain favorable dans les banlieues fortement urbanisées où l'important développement des lotissements s'expliquerait par la densité industrielle.

[303] Car les compagnies de chemin de fer ont bien compris – à l'instar de Raoul Dautry – l'intérêt du sport dans la formation de l'esprit d'entreprise et, plus particulièrement, celui du football qui rassemble sur un même terrain des hommes qui, indépendamment de toute hiérarchie, peuvent se rencontrer et faire solidairement œuvre commune. (T. FROISSART op. cit. p. 189). Interrogé par T. Froissart, Raymond Leroux confie : « Il faut quand même reconnaître que ces grosses sociétés, cheminots, ASPTT, US Métro, ils étaient plus favorisés que nous, ils avaient plus de moyens que nous… Par exemple, ils avaient des professionnels qui les entraînaient. Nous, on s'entraînait par nous-mêmes. Les grands clubs comme Juvisy, Creil, Enghien-Ermont étaient très forts… » (p. 284-287).

[304] FROISSART T. op. cit. p. 107.

RECONSTRUIRE ET MODERNISER 1944-2000

[1] *Réfection du pont de Juvisy dont la travée centrale est tombée dans la Seine* : rapport du 28 mars 1942 ; devis estimatif du 15 décembre 1942, de l'entrepreneur A. Rivière. A. D. Essonne Sp. 1052.

[2] Juvisy sera bombardé en même temps que la plateforme de Noisy-le-Sec ; Trappes et Villeneuve-Saint-Georges subiront des assauts analogues.

[3] RICHARD (Thibault) *Vivre en région parisienne sous l'occupation : la Seine-et-Oise en guerre, 1940-1944*. Éd. Ch. Corlet, 2004.

[4] BLANC (Brigitte) LE BAS (Antoine) *Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste : la Reconstruction,*

1944-1960. Athis-Mons, Maison de banlieue et de l'architecture, 2003. 81 p. (Cahiers de la Maison de banlieue et de l'architecture ; 9).

[5] VOLDMANN (Danielle) *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 : histoire d'une politique*. Paris, L'Harmattan, 1997.

[6] L'homme qui, après avoir gravi les échelons de la carrière de cheminot du réseau du Nord, est devenu en 1928 directeur général du réseau d'État, s'est illustré au lendemain de la Victoire comme l'auteur d'un urbanisme (Tergnier) et d'une politique sociale appliqués à la gestion d'une compagnie ferroviaire (le Nord). En 1923, il est nommé à la tête de la Régie immobilière de la Ville de Paris. En 1927, Henri Sellier, conseiller général de la Seine et promoteur des cités-jardins (notamment à Suresnes dont il est le maire) et Auguste Bruggeman, directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris, rendent hommage à Raoul Dautry en qui ils voient un actif artisan de ces cités. Le Redressement français – mouvement créé en 1925 dans la perspective d'un redressement économique et social – lui confie l'animation de sa section « urbanisme » où il côtoie Auguste Perret, Le Corbusier et Henri Sellier. Il participe la même année au lancement de la Ligue nationale contre le taudis (Rémi BAUDOUI : *Raoul Dautry, 1880-1951, le technocrate de la République*. Paris, Balland, 1992. 396 p.).

[7] LEFÈVRE (D.) MATHIEU (G.) Deux gares de triage de la région parisienne : Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges. In : *L'Information géographique*, janvier-février 1959, n°1, p. 26-39.

[8] Vœu du Conseil général de Seine-et-Oise du 16 novembre 1951. A.D. Essonne 1502/W/574.

[9] Les caractéristiques du futur pont, établies par l'ingénieur en 1964, sont alors les suivantes :
- longueur totale du pont entre axes des appuis extrêmes : 213,50 m.
- largeur de la chaussée : 12 m (soit 2x2 voies) ; largeur des trottoirs : 1,50 m. ; soit une largeur totale de 15 m.
- l'ouvrage se compose de 3 tabliers en acier : + 1 tablier principal à 3 travées continues de 48,45 m ; 66 m et 48,45 m de portée au-dessus de la Seine. + 2 tabliers d'accès de 24,40 m de portée.
- 2 culées noyées dans les remblais
- 2 piles en rivière + 2 piles de berges.

[10] SIEGEL (Curt) *Les formes structurales de l'architecture moderne*. Paris, Eyrolles, 1965. p. 147.

[11] Procédé imaginé par l'ingénieur Pierre Richard pour l'entreprise Bouygues. In : *Chantiers magazine*, septembre 1968.

[12] A.D. Essonne : 841/W/61-65.

[13] A.D. Essonne 841/W/55.

[14] A.D. Essonne 841/W/53.

[15] A.D. Essonne 841/W/58 ; 1127/W/86.

[16] Faute d'avoir retrouvé la réponse de l'administration justifiant son refus, il est difficile, après la disparition des derniers témoins, de connaître les raisons précises de ce refus.

[17] En application de la loi du 28 octobre 1946.

[18] « En cas de refus de reconstruction à l'identique, le sinistré ne peut prétendre qu'à une indemnité d'éviction égale à 30% de l'indemnité de reconstitution. Mais des possibilités de transfert, de vente ou de changement d'affectation de la créance sont prévues pour permettre la réalisation d'investissements immobiliers plus favorables à l'intérêt général. ». B. Blanc, op. cit. p. 11.

[19] Le principe de réparation intégrale des dommages de guerre fut posé par la loi du 17 avril 1919 ; repris en 1944 par Raoul Dautry, ce principe sera partiellement remis en cause en 1948 par son successeur E. Claudius-Petit..

[20] Prévues par la loi du 16 mai 1946 et celle du 16 juin 1948, mais issues des lois du 11 octobre 1940 et du 12 juillet 1941 sur la reconstruction nationale.

[21] Modifiée le 19 juillet 1924.

[22] C'est en 1911 qu'est fondée la Société française des architectes urbanistes à partir d'une section du Musée social. Parmi ses membres fondateurs, on compte sept architectes – Alfred-Donat Agache, Jean-Marcel Auburtin, Émile-André Bérard, Ernest Hébrard, Léon Jaussely, M. Parenty, Henri Prost – un ingénieur Jean-Claude-Nicolas Forestier et un paysagiste, Édouard Redont.

[23] Paris, Armand Colin, 1916. XVI-259 p.

[24] On estime que sur les 1 600 villes concernées, 250 d'entre elles ont transmis un dossier (soit 15%) et 132 ont bénéficié d'un décret d'utilité publique (soit 8%). Voir : Dominique Mons : De l'art urbain à l'urbanisme. In : *La Grande reconstruction*, op. cit. p. 283-290.

[25] *Exposition internationale des arts et techniques de la vie moderne. Paris, 1937. Cinquantenaire* sous la dir. de Bertrand Lemoine, avec la collab. de Philippe Rivoirard. Paris, Institut français d'architecture/Paris-Musées, 1987. 510 p. ill.

[26] Demande d'agrément de Paul-Émile Ohnenwald (né le 14 septembre 1910) auprès du ministère de l'Éducation nationale pour l'obtention de la construction d'un groupe scolaire à Draveil (Essonne). A.D. Essonne 1051/W/30.

[27] Dès la fin du XIXe siècle et durant toute la première moitié du XXe siècle, certains urbanistes qu'inspire une logique strictement fonctionnelle, proposent de décliner et d'organiser l'espace urbain suivant les composantes de l'activité humaine : habitat, travail, politique, culture, santé, loisirs. C'est notamment le principe qui ordonne l'organisation de la *Cité industrielle* de Tony Garnier en 1901. Cette approche fonctionnaliste de l'espace urbain fut promue, dans l'entre-deux-guerres, par les membres des C.I.A.M. (Congrès Internationaux des Architectes Modernes) alors qu'elle se trouvait contestée par les tenants d'une certaine mixité urbaine (architecturale, fonctionnelle et sociale).

[28] A.D. Essonne 1502/W/883.

[29] A.D. Essonne 1502/W/883.

[30] La division fonctionnelle de l'espace juvisien apparaît très proche du projet de *Cité industrielle* évoquée précédemment de Tony Garnier qui s'avère l'un des maîtres penseurs de cette génération d'urbanistes (Tony Garnier : *Une cité industrielle. Étude pour la construction des villes*. Paris, Vincent, 1917. 164 planches. [Publication de l'envoi complémentaire de fin de 1ère année de Tony Garnier lors de son séjour à la Villa Médicis]).

[31] : 1) avenue du Général-de-Gaulle/impasse Ampère ; 2) avenue du Général-de-Gaulle/rue Branly ; 3) avenue du Général-de-Gaulle/rue Branly/avenue d'Estienned'Orves ; 4) angle rue Pivert/rue Camille-Flammarion ; 5) angle rue Camille-Flammarion/rue du Docteur-Vinot ; 6-7) avenue d'Estienne d'Orves/ Place du Maréchal-Leclerc ; 8) avenue d'Estienne d'Orves/avenue Victor-Hugo/rue Carnot ; 9) angle Grande-Rue/rue Pivert ; 10) angle Grande-Rue/rivière de l'Orge ; 11) angle avenue Victor-Hugo/rue Paul-Marais ; 12) avenue Victor-Hugo/rue Carnot ; 13-14) rue Montesuy ; 15) avenue Voltaire/avenue du Général-de-Gaulle/rue de la Paix ; 16)avenue Voltaire/avenue du Général-de-Gaulle ; 17) avenue du Général-de-Gaulle/avenue du Miroir/rue Corvisart ; Z) rue des Violettes/ avenue des Rosiers (actuelle avenue Gaston-Bocquillon).

[32] Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Commission d'information pour l'étude des projets d'aménagement des communes sinistrées : procès-verbal du 18 janvier 1946 : commune de Juvisy, Paul Ohnenwald, architecte urbaniste. P. 2 (A.N. Centre des archives contemporaines, Fontainebleau. 820159 art. 159 n°3).

[33] Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Comité d'aménagement de la Région parisienne. Section permanente de la Reconstruction. Séance du 28 mars 1946 : Projet de Reconstruction et d'Aménagement de Juvisy-sur-Orge, Paul Ohnenwald, p. 10 : « l'avenue de l'Orge est portée à 22 m » ; « création d'une voie nouvelle, large de 14 m, raccordant ce pont (du chemin de fer) à la rue Pivert et, par suite, à la R.N.7 » (A.N. Fontainebleau 820159 art. 159). La R.N.7 bénéficie d'une largeur de 30 m (A.D. Essonne 1502/W/883).

[34] Cette mesure résulte des réserves et des observations émises lors de l'examen du projet de P.R.A. le 8 janvier 1947 ; il est alors demandé par l'architecte en chef des Monuments historiques que des parties de l'ancien parc (abords de la terrasse, miroir d'eau, perspective) soient grevées de servitudes non aedificandi afin de conserver la mémoire du parti général (A.D. Essonne 1502/W/883).

[35] Plan de suppression du Mort-Rû, dressé le 2 mai 1951 par l'ingénieur Bouticourt, approuvé par le M.R.U. (A.D. Essonne 1502/W/1904).

[36] Outre Paul Ohnenwald, Louis Aubert et Eugène Valdin cités à maintes occasions, interviennent dans la reconstruction de Juvisy les architectes Armand Néret (membre U.A.A.C., îlot 1), Georges Trouillot (Paris, îlots 2, 3A, 15, 16 et 17), Paul Binet (Paris, îlot 12), Georges Chailler (Bourg-la-Reine, îlot 12), Georges Dumont (Paris, îlot 12), A. Béchu (Paris, ingénieur E.T.P., îlot 1B), Henri Crépet (Paris, en collab. avec Gabriel Boisson ingénieur E.T.P., 32 av. Raspail), Lionel Mirabaud (Paris, îlot Z), Léo Mendelssohn (Paris), Jacques Vaylac (Figeac

et Villeneuve-le-Roi, îlot 3B2), Ch. Coupa (Savigny-sur-Orge, îlot Z et moulin), Maxime Audhoin (îlots 12 et 15), P. Garofalo (îlot 8) ; interviennent aussi les entreprises SCASO, G.L. Moureau (Draveil), Mory, Duneau, A. Bernasconi, Le Bâtiment coopératif.

[37] ROSANVALLON (Pierre) L'État en France de 1789 à nos jours. Éd. du Seuil, 1990. 369 p. (Points Histoire ; 172).

[38] « Il faut insister sur la novation majeure que constitue le principe de réparation intégrale des dommages de guerre posé par la loi du 17 avril 1919. Sur le plan juridique, la doctrine communément admise pendant tout le XIXe siècle, veut que les faits de guerre n'entraînent pas la responsabilité de l'État… En 1871 encore, on se refuse à écorner le principe de l'irresponsabilité de l'État. Avec les destructions de la Grande Guerre, la demande de sécurité des citoyens rencontre l'offre d'intervention publique des politiques… La loi du 17 avril 1919 fait franchir un seuil quantitatif à l'interventionnisme étatique assistanciel… Le sinistré est donc assimilable à un assisté social légal… ». Patrice Marcilloux : Le défi administratif : entre interventionnisme, contrôle et efficacité. In : *La Grande reconstruction*, op. cit. p. 50.

[39] Lois du 11 octobre 1940, 11 février, 12 juillet et 8 novembre 1941, 12 juillet et 7 octobre 1942, 15 juin 1943.

[40] *Reconstructions et modernisation : la France après les ruines, 1918… 1945…* réd. par J.-J. Becker, A. Becker, D. Voldman, J.-P. Azéma, et al. Paris, Archives nationales, 1991. 309 p.

[41] Elle exerce un contrôle a priori dans le cadre des procédures de recrutement et d'agrément des professions libérales (architectes, ingénieurs, géomètres…) ; elle exerce aussi un contrôle a posteriori par l'organisation de comités et de commissions départementaux et centraux auxquels sont soumis les divers projets.

[42] Courrier du Directeur de l'Urbanisme, Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, du 23 février 1945, au maire de Juvisy-sur-Orge : « Monsieur le Maire, en réponse à votre lettre du 20 janvier, je vous informe que M. Ohnenwald a été désigné pour établir le plan de reconstruction de la ville de Juvisy-sur-Orge par décision du Commissariat à la Reconstruction en date du 11 octobre 1944 ainsi que vous avez dû en être avisé par M. le Préfet de Seine-et-Oise… ». (A.N. C.A.C. Fontainebleau 820 159 art. 159 : reconstruction Juvisy).
Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Direction générale de l'Habitation et de la Construction, Sous-Direction des travaux topographiques : Note pour M. l'Inspecteur général de l'Urbanisme et de l'Habitation, chargé de la circonscription de la Région parisienne, du 20 mars 1946 : « À la suite de pourparlers entre la Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitation et de la Construction, d'une part, et M. Poussin,… à Juvisy, d'autre part, un contrat d'exécution concernant l'exécution des plans suivants a été signé le 20 mars 1946 par M. Poussin… ». (A.N. C.A.C. Fontainebleau 820 159 art. 159 : reconstruction Juvisy).
Lettre du Délégué départemental du M.R.U. au Maire de Juvisy-sur-Orge, du 16 novembre 1948, objet : agrément spécial d'architecte pour les travaux de reconstruction ou les travaux de réparation supérieurs à deux millions de francs affectant des édifices publics. En références : art. 18 du décret 46-2962 du 31 décembre 1946 ; circulaires CG 682 du 14 décembre 1946 ; circulaire CG 739 du 26 février 1947 ; circulaire CG 1137 du 18 mai 1948 : « Monsieur le Maire, J'ai l'honneur de vous faire connaître que, sur votre demande, et vu le classement des intéressés sur la liste d'aptitude prévue à l'article 13 du décret 46-2962 du 31 décembre 1946 suscité, vu l'avis émis par la Conférence d'architectes du département, vue la délibération du Conseil municipal de Juvisy en date du 17 septembre 1948, Monsieur Ohnenwald Paul, architecte agréé par le M.R.U. sous le n°0.808, Monsieur Auberr Louis, architecte agréé par le M.R.U. sous le n°4000, Monsieur Valdin Eugène, architecte agréé par le M.R.U. sous le n°6.292, sont habilités à diriger en commun les travaux de reconstruction des édifices publics de la commune ». (A.D. Essonne : 902/W/44).

[43] *Charte de l'architecte reconstructeur.* Paris, Imprimerie nationale, 1941. *L'Illustration*, mai 1941. Voldman (D.) op. cit. p. 47-69.

[44] Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Comité d'aménagement de la Région parisienne. Section permanente de la Reconstruction. Séance du 28 mars 1946 : Projet de Reconstruction et d'Aménagement de Juvisy-sur-Orge, Paul Ohnenwald, p. 2 : « L'aménagement comporte l'ouverture d'une grande place principale autour de laquelle graviteraient un marché important avec halles intercommunales, la Mairie et les Services administratifs… ». (A.N. C.A.C. Fontainebleau 820 159 art. 159 : reconstruction Juvisy).

[45] A.D. Essonne 840 W 1 ; 902 W 40-41. A.C. Juvisy 1 M 8/8.

[46] Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Comité d'aménagement de la Région parisienne. Section permanente de la Reconstruction. Séance du 28 mars 1946 : Projet de Reconstruction et d'Aménagement de Juvisy-sur-Orge, Paul Ohnenwald. (A.N. Fontainebleau. 820 159 art. 159).

[47] *Aux débuts de l'urbanisme français : regards croisés de scientifiques et de professionnels, fin XIXe-début XXe siècle*, sous la dir. de Vincent Berdoulay et Paul Claval. L'Harmattan, 2001. 256 p. (Géographie et cultures).

[48] LAVEDAN (Pierre) HUGUENEY (Jeanne) *L'Urbanisme au Moyen Age.* Arts et métiers graphiques, 1974. 224 p. (Bibliothèque de la Société française d'archéologie ; 5).

[49] LAVEDAN (Pierre) HUGUENEY (Jeanne) HENRAT (Philippe) *L'Urbanisme à l'époque moderne, XVIe-XVIIIe siècles.* Arts et métiers graphiques, 1982. 310 p. (Bibliothèque de la Société française d'archéologie ; 13).

[50] Lors de la séance du 28 mars 1946 de la Section permanente de la Reconstruction, au Comité d'aménagement de la Région parisienne du M.R.U., M. Camelot propose ainsi de conserver les vestiges du château, et de le faire classer au titre des Monuments historiques afin d'obtenir des subventions visant à le restaurer, ainsi que le parc du château (A.N. C.A.C. Fontainebleau 820159 art. 159).

[51] Les bains-douches ont, depuis, été transformés et accueillent le Théâtre Jean-Dasté.

[52] A.D. Essonne 902/W/ 37.

[53] A.D. Essonne 902/W/ 44 ; « Le nouveau groupe scolaire Jean-Jaurès à Juvisy » In : *Bâtir*, n°101, février 1961, p. 30.

[54] A.D. Essonne 852/W/12 ; 983/W/146 et 147 ; 1502/W/820 ; 2/O/700-6 ; 2/O/701-1 et 2.

[55] La délibération du conseil municipal du 23 septembre 1957 envisage la création d'un service de médecine. Le projet alors proposé par la Croix Rouge prévoit 121 lits de chirurgie, 18 de maternité et la création de 210 lits de médecine. Rapport de M. de Saint-Paul, du 17 avril 1958. A.D. Essonne 852/W/12.

[56] A.C. Juvisy 3/M/2/32 ; A.D. Essonne 832/W/1.

[57] VIGATO (Jean-Claude) L'officialisation de l'architecture régionaliste : le concours de 1917. In : *La Grande Reconstruction*, op. cit. p. 291-309.

[58] On connaît les tentatives de reconstitution régionale opérées en Flandre (à Bergues, par exemple) ou dans le Val-de-Loire (à Gien, entre autres) qui, dans le droit fil des constructeurs du Village français, avaient tenté une timide synthèse entre modernité et régionalisme.

[59] L'ingénieur-architecte Urbain Cassan lui-même – peu suspect de régionalisme – se déclare pourtant en 1946 en faveur d'un éclectisme conjoncturel dans « *Hommes, maisons, paysages. Essai sur l'environnement humain* » (Paris, Plon, 1946. 234 p. coll. Présences), cité par J.C. Vigaro : *L'Architecture régionaliste, France, 1890-1950.* Norma, 1994. p. 345-347. (Essais).

[60] Avant-projets datés respectivement du 12 novembre 1954 puis du 15 décembre suivant.

[61] A.C. Juvisy 1/M/8-8.

[62] La réception définitive des travaux a lieu le 16 octobre 1959.

[63] DESWARTE (Sylvie) LEMOINE (Bertrand) *L'architecture et les ingénieurs : deux siècles de réalisations.* Paris, Le Moniteur, 1997. p. 69. (coll. Architextes ; 5).

[64] Le parallèle est tentant avec la salle de concert édifiée à Halsinburg par Sven Markelius en 1932.

[65] *Dictionnaire de l'architecture du XXe siècle.* Paris, I.F.A., Hazan, 1996. p. 731-732. CHASLIN (François) Jean Prouvé de Nancy, le grand tôlier. In : *Architecture et industrie : passé et avenir d'un mariage de raison.* Paris, Centre Georges-Pompidou, Centre de création industrielle, 1983. p. 134-140.

[66] Op. cit. cf supra note 22.

[67] À côté de réalisations implantées au cœur ou en marge des cités reconstruites (comme la Cité du chemin vert, à Reims), l'aménagement urbain de villes anciennes (comme Belfort, Lyon ou

Narbonne) ou de communes de banlieue émergentes (La Courneuve, Villeurbanne, Saint-Zacharie) favorise la mise au point de programmes édilitaires méconnus. Voir : *Architecture pour le peuple : maisons du peuple, Belgique, Allemagne, Autriche, France, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Suisse* / Annick Brauman, Maurice Culot, Marie-Josèphe Lussien-Maisonneuve, Jean-Louis Cohen,... et al. Bruxelles, Archives d'architecture moderne, 1984. 286 p.

[66] Elle mesure 7,15 m de longueur sur 3,60 m de hauteur.

[67] Après l'avoir louée plusieurs années durant, la ville achète définitivement l'œuvre en 1960, quand un acheteur privé souhaite s'en rendre acquéreur.

[70] La pièce porte au revers l'immatriculation G 1472.

[71] L'abaissement du plafond occasionné par l'isolation du local conduit – entre 1970 et 1980 – à transférer la tapisserie sur le mur méridional où elle se trouve toujours au-dessus de l'escalier.

[72] Les citations figurant sur l'œuvre sont les suivantes :
« Le jour s'ouvre comme une orange ». Guillaume Apollinaire.
« Qui apaise en appelant/Chaque brin d'herbe par son nom » (auteur non identifié).
« J'en vois de toutes les couleurs » Jean Marcenac.
« Je m'avance pour devenir/La terre et l'eau que j'ai chantées » René Lacote.
« Le poids léger et doux/Des bourgeons et des fruits » Paul Éluard.
« C'est ton pays et mon pays/Toujours plus grand ouvert/Et nous le gagnerons » Guillevic.

[73] On remarque que l'architecte du centre socio-culturel était Paul Ohnenwald et que la directrice artistique de la galerie « La Demeure » s'appelait Denise Majorel-Ohnenwald ; en attendant de démêler la nature de leurs liens, il est permis d'imaginer que ce choix n'avait rien de fortuit.

[74] On notera qu'une autre cité de cheminots de l'Essonne – Étampes –, alors à majorité communiste, voue vers 1960 sa salle des fêtes à Jean Lurçat.

[75] PETIT (François) TABOURY (Sylvain) *Camille Lambert*, op. cit. p. 25-43.

[76] Hauteur : 500 cm ; largeur : 242 cm.

[77] Un dessin préparatoire est conservé dans une collection particulière et publié dans : PETIT (F.) TABOURY (S.) Camille Lambert, op. cit. p. 8.

[78] Nous savons par un témoignage direct du père Baudet que Camille Lambert a pu voir le tableau de Pierre-Denis Martin dont l'existence et la localisation demeurent inconnues à ce jour mais dont la réalité est aujourd'hui attestée par une reproduction photographique conservée au Service documentation du Louvre.

[79] « La Marianne » de Doriot avait été enlevée de l'hôtel de ville sous le régime de Vichy en application de la loi du 11 octobre 1941.

[80] René Andréi (1906-1987) est, à l'École des Beaux-Arts, l'élève d'Injalbert et de H. Bouchard. 2e Grand Prix de Rome en 1931, il est pensionnaire de la Casa Vélasquez en 1935-1936 et titulaire du Grand Prix national des Arts. Son talent est honoré de nombreuses commandes publiques dont une dès 1937 pour le Pavillon des tissus – U.C.A.F. à l'Exposition Internationale de 1937, d'autres au Havre et au Mont Valérien. (E. Bénézit *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs... tome 1*. Nouv éd. Gründ, 1999. p. 314).

[81] Ce sont plutôt des femmes girondes et respectables qui servent de modèles aux Marianne des années d'après guerre, comme celles qui ont inspiré les œuvres de Georges Saupique (1945), Raymond Couvègnes et Paul Belmondo (1950). À l'inverse, les années soixante inaugurent la série des Marianne inspirée des vedettes du cinéma ou du show-business (Brigitte Bardot, Catherine Deneuve, Mireille Mathieu...). Voir : Jean-Michel Renault : *Les fées de la République*. Vilo, 2003.

[82] *Les fastes de Charles V*. Exposition. Paris. Galeries nationales du Grand Palais. 1981-1982. Cat. sous la dir. de Françoise Baron. *L'Art au temps des rois maudits. Philippe le Bel et ses fils, 1285-1328*. Exposition. Paris. Galeries nationales du Grand Palais. 1998. Cat. sous la dir. de Danièle Gaborit-Chopin.

[83] Les verrières du chœur sont refaites à l'identique. Avant-guerre, les baies situées à chaque extrémité n'avaient pas été dotées de verrières. On profite de l'occasion pour y placer des verrières évoquant les récents et dramatiques événements. A.D. Essonne : 902/W/44.

[84] Transfert d'indemnité après mutation acquisition Marchal d'Athis-Mons, à Juvisy : « J'ai l'honneur de vous signifier par la présente ma décision de transfert n°1353 vous autorisant à reporter le montant de l'indemnité afférente à un immeuble à usage d'habitation que vous avez acquis avec le droit aux dommages de M. Marchal et sis à Athis-Mons (109bis avenue Jean-Jaurès) sur le clocher de l'église de Juvisy, à Juvisy-sur-Orge, place du Général-Leclerc, en vue d'y procéder à des aménagements pour le logement d'un vicaire et d'un gardien... ». A.D. Essonne : 1227/W/86.

[85] L'architecte Pierre Sardou en propose une citation à Saint-Pierre de Chaillot (1931-1938), qui, selon la tradition, aurait servi de modèle au maître d'œuvre de Juvisy (*Églises parisiennes du XXe siècle : architecture et décor* sous la dir. de Simon Texier. Paris, Délégation à l'Action artistique de Paris, 1996. p. 120-121 (Coll. Paris et son patrimoine).

[86] « Va en paix. Tous tes péchés te sont pardonnés » : citation extraite de l'évangile de Matthieu, chap. 9, versets 1-9.

[87] Avenue du Général-de-Gaulle, ancienne avenue de l'Orge ; rues Paul-Marais, Victor-Hugo et Carnot.

[88] Avenues Raspail, de la Cour de France, rues Montessuy, des Rosiers, des Violettes.

[89] Rue des Rosiers, avenue Gaston-Bocquillon.

[90] Lionnel Mirabaud fait alors partie de ces jeunes architecte à la carrière duquel le M.R.U. donnera une impulsion décisive. Il poursuivra ensuite un parcours brillant marqué par des réalisations novatrices (immeuble du square Mozart à Paris, 1953-1954) introduisant une esthétique technicienne dans des programmes de logement (en collaboration avec Didier Gondolf et Jean Prouvé) ; il donne aussi dans l'utopie urbaine en forme de ville-fleur (avec Claude Parent) que condamnera la crise des années soixante-dix.

[91] KOPP (Anatole) BOUCHER (Frédérique) PAULY (Danièle) *L'architecture de la reconstruction en France, 1945-1953*. Paris, Éd. du Moniteur, 1982. 187 p.

[92] 32 et 36, avenue Raspail, 1, rue de la Paix, 2, boulevard de la Concorde, 23, rue Rouget de l'Isle...

[93] 8, rue Carnot, 30, rue Victor-Hugo, entre autres.

[94] L'ordonnance 8 septembre 1945 réglemente l'édification des « Immeubles sans affectation individuelle » qui consistait à réaliser sur des terrains remembrés des immeubles entièrement préfinancés par l'État. Celui-ci les destinait d'abord aux ouvriers qualifiés qui contribuaient à la Reconstruction, mais aussi aux propriétaires sinistrés en attente de relogement et d'indemnisation. Établis, comme à Juvisy et Athis, dans une zone de compensation où le remembrement avait été prioritaire, ces petits immeubles collectifs constituaient l'amorce de quartiers urbains à venir. Ces bâtiments, d'abord appelés « Immeubles sans affectation individuelle préalable », ou « sans affectation immédiate », reçurent en 1946 le nom définitif d'ISAI.

[95] Avenue Albert-Sarraut, c'est un ensemble de 138 logements, composé de deux immeubles de 3 étages, et de trois immeubles de 4 étages.

[96] VOLDMAN (D.) op. cit. p. 353-393.

[97] VAYSSIÈRE (Bruno) *Reconstruction, déconstruction : le hard french ou l'architecture française des trente glorieuses*. Paris, Picard, 1988. 324 p. (Villes et sociétés).

[98] AUZELLE (Robert) *Technique de l'urbanisme*. Paris, P.U.F, 1961. 128 p. (Que sais-je ?).

[99] La loi du 10 juillet 1964 inscrit dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) de la région parisienne la création de sept départements nouveaux, (Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne, l'Essonne le Val d'Oise et les Yvelines) à partir de l'éclatement des anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise.

[100] L'aérogare d'Orly est inaugurée en 1961. En 1980, après l'ouverture d'Orly-Ouest, l'aéroport représente 1 479 000 passagers annuels, 178 000 mouvements d'avions, 170 000 tonnes de fret ; 169 compagnies aériennes régulières y sont installées ; les activités de l'aéroport comptent 21 000 emplois environ.

[101] A.D. Essonne 1502 W 128.

[102] Voir : Documents annexes.

[103] *L'aménagement de la région parisienne (1961-1969) : le témoignage de Paul Delouvrier*. Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2005. p. 37. (Institut Paul Delouvrier : programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises).

[104] BRUNEL (L.) op. cit. p. 64-67.
[105] Autoroute du Sud : comptages automatiques permanents. 1967. A.D. Essonne 1502 W 1926-1927.
[106] A.D. Essonne 1502 W 872.
[107] En 2007, le transport routier des marchandises représente 80% du volume du trafic, contre 12% pour le rail. Chiffres du Ministère des transports (Le Monde 29 mars 2007, p. 14).
[108] Le tonnage global commercialisé à Rungis est en 1979 de 2 300 000 tonnes, la part des fruits et légumes étant de 65% (soit 1 475 000 tonnes). Le trafic venant du sud-ouest (et donc détourné du P.O.) inclut ainsi des produits de la vallée de la Garonne (tomates de Marmande, pruneaux d'Agen, raisin de Moissac…) pour 53 000 tonnes ; des fruits et primeurs du Roussillon (cerises, abricots…) pour 133 000 tonnes ; de produits de la région bordelaise pour 1 000 tonnes et de productions importées d'Espagne via Hendaye pour 92 000 tonnes. Pour faire face à certains reproches de lenteur dans l'acheminement, un terminal trans-conteneurs a été créé dans le M.I.N. dès 1974 pour apporter un service complet de porte-à-porte aux grossistes en fruits et légumes. Voir : MOREAU (Georges) Rungis, dix ans après : le rôle du chemin de fer dans le premier marché mondial de denrées périssables. In : *Revue Générale des chemins de fer*, 99e année, décembre 1980, p. 669-680.
[109] Olivier Weber et M. Guillerault : Le poste électronique du triage de la S.N.C.F. In : *Revue Générale des Chemins de Fer*, juin 1967, p. 339. M. Lemaire : Fluidification de la circulation des trains de banlieue à la gare de Paris-Nord. In : *Revue Générale des Chemins de Fer*, mars 1973, p. 153.
Olivier Weber : L'introduction des ordinateurs dans les automatismes des triages. In : *Revue Générale des Chemins de Fer*, juin 1976.
[110] Après celles de la Défense, d'Argenteuil et de Nanterre Université.
[111] Elle traverse Paris de l'Ouest vers le Sud-Est, grâce au percement d'un tunnel de 840 m entre la Gare d'Orsay et celle des Invalides.
[112] Désormais, transitent par Juvisy des usagers du R.E.R. C qui, de la ligne de Dourdan, d'Etampes ou de Brétigny vont vers Paris-Austerlitz ; on trouve encore des banlieusards du R.E.R. D (ouvert partiellement en 1987, puis complètement en 1995) qui, de Malesherbes, de Melun, de Corbeil ou d'Évry se rendent vers Paris-Gare de Lyon et, au-delà, vers Orry-la-Ville ; on trouve enfin des voyageurs qui empruntent l'ancienne Grande Ceinture (ou ce qu'il en reste) entre Villeneuve-Saint-Georges et Versailles via Massy. Bien sûr, transitent aussi par Juvisy nombre de voyageurs de ces lignes qui passent ici d'un réseau à l'autre. Parmi ces voyageurs en correspondance, on distingue ceux qui changent de réseau de ceux qui passent d'un train rapide à une desserte omnibus pour descendre dans une gare intermédiaire.
[113] Sachant que ces trains peuvent emprunter un réseau déterminé ou un itinéraire complexe, le plan des voies de la gare de Juvisy se compose ainsi de :
- 10 voies vers le Nord (incluant les 2 voies vers Valenton et les 4 vers Paris-Lyon).
- 10 voies vers le Sud (y compris la Grande Ceinture vers Versailles et les 4 voies vers Évry/Corbeil).
- et seulement 6 voies jusqu'à une distance de 1500 m environ (dont les 4 voies sud-ouest à la hauteur de Savigny et les 2 voies sud-est de Juvisy à la bifurcation de Grigny).
Car, aux différents réseaux et à leurs connexions, il faut ajouter l'ensemble des changements de voies destinés à permettre aux trains de grandes lignes de dépasser les trains de banlieue, et aux rames directes de banlieue de doubler les rames omnibus.
[114] SOLNON (Bernard) Le P.R.S. de Juvisy, poste moderne de signalisation. In : *Revue générale des chemins de fer*, avril 1984, p. 205.
[115] Le P.R.S. comporte 329 itinéraires et 8 autorisations, mettant en œuvre 165 appareils de voie et 141 signaux pour 233 circuits de voies.
[116] Ces rames francisées par le constructeur Carel Fouché et Cie étaient adaptées des rames dites R.D.C. (Rail Diesel Car) lancées par la Budd Company de Philadelphie.
[117] RENOUX (Jean-Paul) Gare de Juvisy voyageurs : construction d'une salle et d'un nouveau passage souterrain. In : *Revue générale des chemins de fer*, juin 1976, p. 205.
[118] A.D. Essonne : 1502 W 872.
[119] A.D. Essonne : 1502 W 849.
[120] Architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux.
[121] Pour pallier le retard de livraison de l'établissement, le rectorat doit installer des bâtiments préfabriqués sur la pente (A.D. Essonne : 1502 W 1495).
[122] A.D. Essonne : 1502 W 1496. L'entreprise retenue pour exécuter le lycée est l'établissement G.E.E.P.-Industries, qui s'est spécialisée dans l'adaptation et la réalisation des procédés agréés « Aluminium français/ Saint-Gobain ».
[123] A.D. Essonne : 1502 W 883.
[124] Délibérations du Conseil municipal du 23 mars 1962, du 30 avril 1963 et du 22 novembre 1963. A.D. Essonne : 1502 W 883.
[125] A.C. Juvisy : 4 M 16-1.
[126] L'activité de l'atelier Mazzioli se signale en France dès 1867. En effet, l'Exposition universelle de 1867, au Champ de Mars à Paris, est l'occasion de montrer le degré d'habileté des artisans qui réinventent alors la mosaïque et la réintroduisent en France depuis Rome et Venise. Mazzioli y cotoie Facchina ainsi que Salviati et del Turco, tous originaires de Sequals, un village du Frioul. (Voir : Hélène Guéné : *Odorico mosaïste art déco*. Bruxelles, Archives d'Architecture Moderne, 1991. 222 p.).
L'atelier Mazzioli (2e génération ?) s'illustre encore durant l'entre-deux-guerres par le décor d'immeubles art déco. Le gymnase de Juvisy constitue le seul exemple repéré à ce jour de l'activité de l'atelier (3e génération ?) dans les années soixante.
[127] A.D. Essonne : 1022 W 17.
[128] Les efforts en matière d'équipement de natation durant la décennie des années soixante n'ont cependant rien de négligeable : alors qu'en 1958, la France dispose de 72 piscines couvertes et de 504 bassins de plein air, elle compte au 1er janvier 1969 263 piscines couvertes et 1 228 piscines de plein air. Pourtant ces chiffres demeurent très inférieurs à ceux de pays européens tels que l'Allemagne, la Grande-Bretagne ou les Pays Bas.
[129] Joseph Comiti déclare ainsi à l'occasion du lancement des deux concours en janvier 1970 : « Les concours qui ont été organisés sur le thème des piscines économiques et transformables, me paraissent illustrer d'une manière très significative la volonté de mon département ministériel de s'adapter aux évolutions et de répondre aux besoins nouveaux ». « Le premier concours a consisté dans la recherche de solutions urbaines au niveau de l'agglomération moyenne ou de quartier de grandes villes, associant, dans une installation unique, les possibilités et les agréments d'une piscine couverte et de plein-air… Le second concours basé sur un seul programme très dépouillé, proposait la réalisation de piscines particulièrement économiques ». Ces deux concours connaissent un grand succès puisque 400 architectes s'y intéressent et qu'au final, 150 projets et maquettes sont envoyés. Neuf projets sont primés dans la première catégorie, cinq propositions sont retenues dans la deuxième. Au terme de l'opération « 1000 piscines industrialisées », le Secrétariat d'État retient six types de piscines économiques ou/et transformables, susceptibles de répondre à la demande de la plupart des communes. In : *Concours nationaux sur le thème de la piscine : présentation…* de Joseph Comiti, Secrétariat d'État à la Jeunesse, aux Sports et aux Loisirs, Janvier 1970, p. 1. (A.D. Essonne : 1022 W 17).
[130] PETIT (F.) TABOURY (S.) Camille Lambert, o.p. cit. p. 25-40.
[131] Ce bronze patiné a été fondu vers 1975 par l'atelier G.H. de Stuttgart ; il mesure 50 cm de hauteur, 50 cm de largeur et 33 cm de profondeur.
[132] Déjà à la fin du XIXe siècle, Charles Legendre – maire de 1897 à 1900 – avait souhaité soumettre à un référendum le projet d'acquérir le château pour y loger les services de la mairie et une école de filles. L'heureuse issue de la consultation, organisée le 10 juillet 1898, confirma l'adhésion de la population au projet.
[133] GUERIN (Anne) Juvisy, un P.O.S. démocratique ? In : *Metropolis, urbanisme, planification régionale, environnement*, n°6, mai 1974, p. 26-33.
[134] DUPAQUIER (J.) FELKAY (N.) JACQUART (J.) op. cit. p. 178.
[135] I.N.S.E.E. Recensement de la population, mars 1999 : Essonne, évolutions démographiques 1982-1990-1999 : données définitives. p. 14.
[136] Le bilan d'une consultation à laquelle 500 habitants ont participé activement (sur 15 000) est mitigé : décevant pour les tenants d'une démocratie directe ; encourageant pour le maire

(M. Thévenet) qui, prenant en compte l'importance numérique des migrants, se satisfait du nombre et de l'investissement des juvisiens qui se sont impliqués dans la réflexion commune.
[135] PARMENTIER (Philippe) À Juvisy, maîtrise de l'urbanisme contre la spéculation immobilière ? In : *Communes et régions de France*, n°211, novembre 1982, p. 47 ; Ateliers publics d'urbanisme : outils techniques ou contre-pouvoirs ? In : *Territoires*, n°358, mai 1995.
[136] D'autres A.P.A.U. sont créés à la fin des années soixante-dix par les communes de Chambéry, Créteil, Macon, La Roche-sur-Yon, Schiltigheim, Annemasse, Saint-Jean-de-Braye (Orléans), Roubaix (Alma-Gare), Grande-Synthe (Dunkerque), Meylan (Grenoble), Dourdan, Saint-Michel-sur-Orge, Apt et Perpignan.
[137] La première mission de l'Atelier sera, en effet, l'étude de réhabilitation menée dans le cadre d'une Opération Publique d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H). En 1982-1983, il est sollicité pour convertir la Grande-Rue en voie piétonne et réhabiliter des immeubles du centre-ville. Après la révision du P.O.S. en 1984, l'Atelier travaillera aussi, avec une S.E.M. (Société d'Économie Mixte), à l'aménagement de la Z.A.C. Champagne (Zone d'Aménagement Concerté), sur le Plateau.
[138] *Techniques et architecture*, n°396, p. 9091 ; *Le Moniteur d'architecture*, mars 1991, p. 21.
[139] A.C. Juvisy 1 M 6/4.
[140] Restructurer une halle « plein vent » : Juvisy-sur-Orge, la halle-marché. In : *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, n°4814, 1er mars 1996, p. 24.
[141] *Patrimoine, tagges et graffs dans la ville*. Actes des rencontres de Bordeaux, 12-13 juin 2003. C.N.D.P./Renaissance des cités d'Europe, 2004 ; *Rapport de la campagne-collecte sur le tagg et le graff*/de Claire Calogirou. C.N.R.S.-M.N.A.T.P., 2004.
[142] Avec le soutien du Ministère de la Culture (Délégation aux arts plastiques) et celui de la Direction régionale des affaires culturelles.
[143] Jean Kerbrat, place Maurice Chevaux ; Michel-Henri Viot, square Mendès-France ; Michel Fargeot, parc aux oiseaux ; Luc de Féline, place de l'Orge ; Alain Silly, gare S.N.C.F. ; Jean-Paul Guibbert, 68, rue Jean-Argeliès.
[144] *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 4 avril 1997, n°4871, p. 30.
[145] *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 15 décembre 1995, n°4803, p. 29 ; *Séquence bois*, février 1996, p. 8-9.
[146] MAZEL (Sylvie), le Plan d'occupation des sols de Juvisy-sur-Orge : intervention stage « Formes urbaines », 11 mars 1998. Juvisy-sur-Orge, Atelier public d'aménagement de Juvisy, 1998. 3+4 p. ex.dactyl.
[147] Sur la R.N.7, trois sections ont été retenues : la Pyramide, l'Observatoire, la descente sur Viry ; sur le Plateau, les axes de l'avenue Gabriel-Péri, Albert-Sarraut et Guynemer ; en bord de Seine, les friches du SERNAM, de SUPEMEC et DROUARD.
[148] TABOURY (Sylvain) État des lieux : opération de renouvellement urbain : ville de Juvisy, quartier de la gare. Athis-Mons, Maison de banlieue et de l'architecture, 2003. 134 p.
[149] Les lois Voynet et Chevènement (1999-2000) en seront la traduction au sein du Code général des collectivités territoriales (article L5211-5).
[150] Autorisée par arrêté préfectoral du 22 novembre 2000.
[151] L'aménagement obligatoire de l'espace communautaire conduit les membres de la Communauté de communes à définir un Schéma de cohérence territoriale (SCOT), un Plan local des déplacements ; l'aménagement concerne aussi la création des Z.A.C., des lotissements, des Opération programmées d'amélioration de l'habitat, et l'organisation concertée des transports urbains.
[152] Le développement économique communautaire recouvre la création de zones industrielles et commerciales et les actions visant au développement des activités économiques.
[153] L'attribution à la Communauté d'une compétence en matière d'équipements de sport a été d'autant plus appréciée des athégiens que depuis la démolition du complexe piscine/patinoire de Paray-Athis, pour laisser place à un nouveau centre balnéo-ludique, la piscine juvisienne Suzanne-Berlioux a acquis un statut d'équipement communautaire.

CONCLUSION
JUVISY-SUR-ORGE, À LA CROISÉE DES CHEMINS

[1] Juvisy-sur-Orge correspond, en effet, au « lieu central » défini par W. Christaller, dès 1933, comme un centre « situé au milieu d'une région, offrant des services et des produits dont l'importance dépasse les besoins de ses propres habitants et servent à l'approvisionnement de toute la région. » Selon cet auteur, pour qu'un centre local puisse fournir à la population de son territoire les services qu'elle en attend et pour que les échanges centre/périphérie fonctionnent correctement, un rayon d'intervention d'une vingtaine de kilomètres semble un maximum au-delà duquel s'exercent d'autres attractions (W. Christaller Die zentralen Orte in Süddeutschland. *Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit, der Verbreitung und Entwickhung der Siedlungen mit städtlichen Funktionen*, Darmstadt, 1933. 2e éd. 1968.
[2] Aéroport de Paris qui dispose du plus grand domaine aéroportuaire d'Europe aux portes de Paris, possède à Orly une réserve foncière de 150 ha sur laquelle il envisage avec le soutien des collectivités locales concernées (Région Île-de-France, départements du Val-de-Marne et de l'Essonne) de faire de la plate-forme Orly-Rungis le principal pôle économique du sud francilien. Il s'agirait d'élever sur près de 130 ha un ensemble de bureaux, commerces, hôtels et centre de congrès, équipé de 3 niveaux de parking, bénéficiant des multiples dessertes (autoroutes, N.7, métro, R.E.R., TGV à venir) combinées aux ressources du trafic aérien (*Le Monde*, 23-24 septembre 2007, p. 22).

ANNEXES

[1] À cette adresse, les annuaires de 1920, 1930, 1936-7 indiquent Frédéric Merlet, à la rubrique « marchand de chevaux ».

Orientations bibliographiques

BARATTUCCI (Chiarra) *L'Urbanisation dispersée : interprétations/actions : France et Italie, 1950-2000.* Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006. 319 p. (Espace et territoires).

BASTIE (Jean) *La Croissance de la région parisienne.* Paris, Presses universitaires de France, 1964.

BLANC (Brigitte) *Athis-Mons, Pary-Vieille-Poste.* Paris, A.P.P.I.F., 2004. 108 p. ill. (Images du patrimoine ; 228).

BLANC (Brigitte) LE BAS (Antoine) *Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Pary-Vieille-Poste : la Reconstruction, 1944-1960.* Athis-Mons, Maison de banlieue et de l'architecture ; Paris, A.P.P.I.F., 2003. 76 p. ill. (Cahiers de la Maison de banlieue et de l'architecture ; 9).

BONNIN (abbé Pierre) *Juvisy-sur-Orge. Chroniques du Hurepoix.* Paris, 1905.

BRIANT *Juvisy-sur-Orge : monographie communale.* 1899.

BRUNEL (Louis) *Juvisy au XVIIIe siècle : le détournement du pavé royal de Lyon, ses conséquences économiques et humaines.* Société historique et archéologique de Corbeil, d'Étampes et du Hurepoix, 1975. 164 p. ill. (Mémoires et documents).

CARON (François) *Histoire des chemins de fer en France : tome I, 1740-1883 ; tome II, 1883-1937.* Paris, Fayard, 1997-2005. 700+1029 p.

CARRIÈRE (Bruno) COLLARDEY (Bernard) *L'Aventure de la Grande Ceinture.* Paris, La Vie du rail et des transports, 1993. 311 p. ill.

CARRIÈRE (Bruno) *Les trains de banlieue : tome I, de 1837 à 1938.* Paris, La Vie du rail et des transports, 1998. 303 p. ill.

DUPUY (Gabriel) *L'Urbanisme des réseaux : théories et méthodes.* Paris, A. Colin, 1991. 198 p. (U. Géographie).

DUPUY (Gabriel) *Les territoires de l'automobile.* Paris, Anthropos, Economica, 1995. 216 p.-16 p. de pl. (Villes).

FLONNEAU (Mathieu) *Paris et l'automobile : un siècle de passions.* Paris, Hachette, 2005. 348 p. ill. (Hachette Littératures).

FOURCAUT (Annie) *LaBanlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux en Île-de-France dans l'entre-deux-guerres.* Grâne, Créaphis, 2000. 338 p.

FOUREST (Jean) Rues d'aujourd'hui, maires d'autrefois, 1791-1900. In : *Juvisy informations,* janvier 1988, n°64, p.26-29.

GEORGE (Pierre) *La ville : le fait urbain à travers le monde.* Paris, P.U.F., 1952. 391 p.

Histoire de la France urbaine, tome V : La Ville aujourd'hui : mutations urbaines, décentralisations et crise du citadin, réd. par Jacques Brun, Guy Burgel, Jean-Claude Chamboredon, Françoise Choay, et al… ; sous la dir. de Marcel Roncayolo. 2e éd. revue et complétée. Paris, Le Seuil, 2001. 898 p. (Points Histoire ; 294).

JACQUOT (André) LAEDERICH (Pierre) *La Ligne C du R.E.R., ou un siècle et demi d'histoire et de progrès.* Valignat, Éd. de l'Ormet, 1989. 11p. ill.

LAMARQUE (Louis) *Juvisy, de la préhistoire au début du XXe siècle.* Juvisy, Impr. Les Presses techniques, [1969]. 95 p.

LEBEUF (abbé Jean) *Histoire de la ville et de tout le diocèse de Paris.* Reprint 1969 de la réédition de 1883-1893 chez Fechoz et Letouzey. Paris, 1754-1758. Tome IV, p. 74.

LIVET (Georges) *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences.* Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003. 608 p.

OULMONT (Philippe) *L'Essonne traversée : des voies romaines aux voies rapides.* Évry, C.D.D.P., 2002. 142 p.

PETIT (François) *Du cabanon au pavillon ou le développement des lotissements sur le plateau d'Athis-Mons, 1896-1950.* Athis-Mons, Centre culturel d'Athis-Mons, 1993. 111 p.

PINARD (M.) *Juvisy.* S.l., 1864. 12 p.
Promenade historique et pittoresque sur la Seine de Montereau à Paris par les bateaux à vapeur. Paris, G. Maillard, 1835. 76 p.

RIBEILL(Georges) *La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870).* Paris, Belin, 1993. 478 p. (Histoire et société).

RONCAYOLO (Marcel) *La ville et ses territoires.* Paris, Gallimard, 1990. 278 p.

RONCAYOLO (Marcel) *Lectures de villes : formes et temps.* Marseille, Éd. Parenthèses, 2002. 386 p.

SOULIGNAC (Françoise) *La banlieue parisienne : cent-cinquante ans de transformations.* Paris, La Documentation française, 1993. 217 p. (Les Études de la Documentation française).

STUDENY (Christophe) *L'Invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle.* Paris, Gallimard, 1995. 408 p. (Bibliothèque des histoires).

Tout sauf d'éternité, ou les mutations de paysages de banlieue en Essonne, réd. par Aude Garnerin, Béatrix Goeneutte, François Petit et al.… Athis-Mons, Maison de banlieue et de l'architecture, 2006. 107 p. ill. (Cahiers de la Maison de banlieue et de l'architecture ; 12).

VEDDOVA (Florence della) *Le Paris-Orléans, 1838-1914 : un chemin de fer pionnier.* Mémoire de maîtrise d'histoire économique, sous la dir. de F. Caron. Paris, Université de Paris IV-Sorbonne, 1990-1991.

VERGEZ-LARROUY (Jean-Pierre) *Les chemins de fer Paris-Orléans.* Paris, La Vie du rail et des transports, 1997.

La ville et le fleuve. 112e Congrès national des Sociétés savantes. Lyon, 1987. Paris, Éd. du C.T.H.S., 1989. 446 p. (Colloques du C.T.H.S. ; 3).

Index

Les noms communs sont en minuscules, les noms de personnes en majuscules, les noms de lieux, les titres d'œuvres, de revues ou de publication en italiques.

D

E

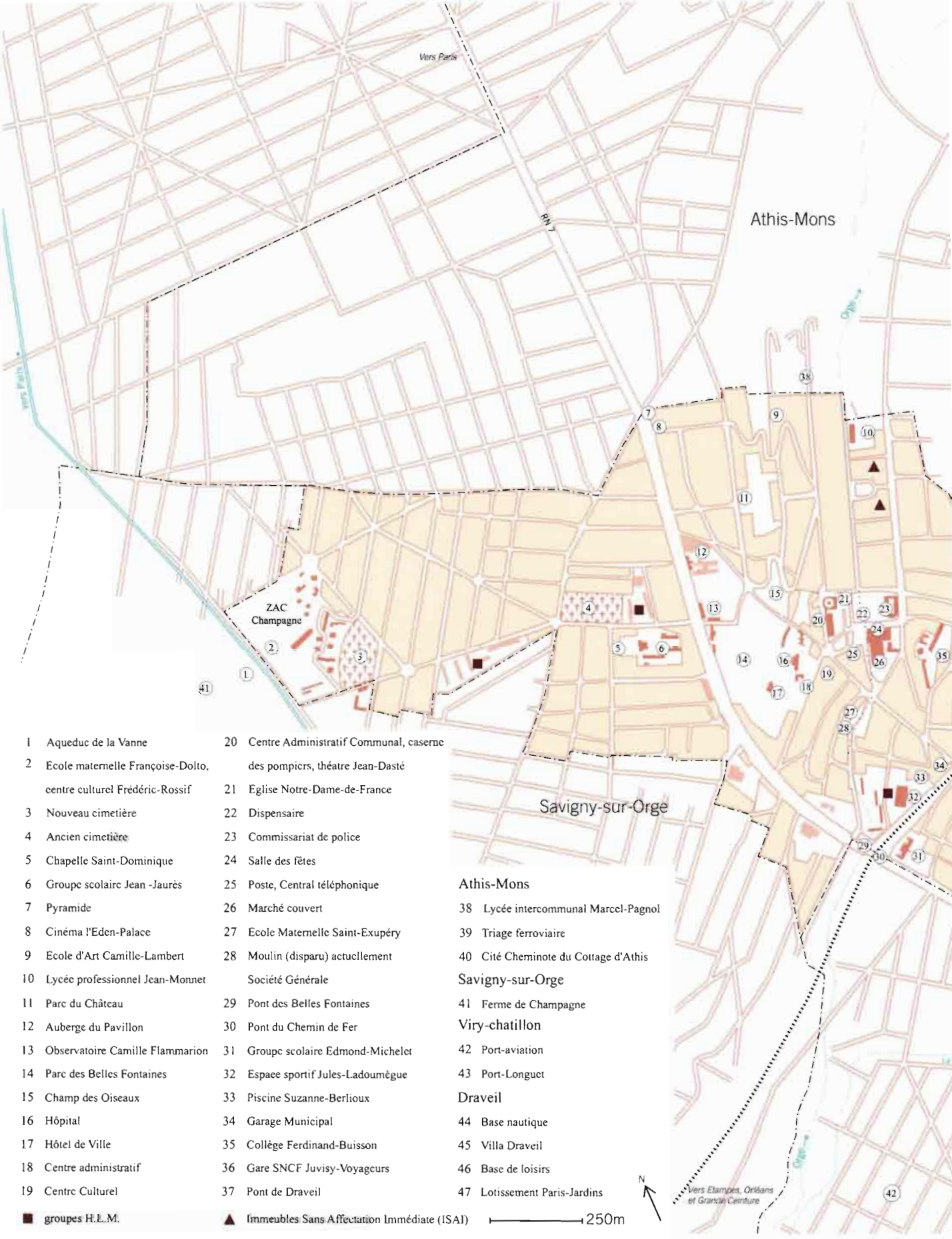
T

U

V

W

Z



1 Aqueduc de la Vanne
2 Ecole maternelle Françoise-Dolto, centre culturel Frédéric-Rossif
3 Nouveau cimetière
4 Ancien cimetière
5 Chapelle Saint-Dominique
6 Groupe scolaire Jean -Jaurès
7 Pyramide
8 Cinéma l'Eden-Palace
9 Ecole d'Art Camille-Lambert
10 Lycée professionnel Jean-Monnet
11 Parc du Château
12 Auberge du Pavillon
13 Observatoire Camille Flammarion
14 Parc des Belles Fontaines
15 Champ des Oiseaux
16 Hôpital
17 Hôtel de Ville
18 Centre administratif
19 Centre Culturel
20 Centre Administratif Communal, caserne des pompiers, théatre Jean-Dasté
21 Eglise Notre-Dame-de-France
22 Dispensaire
23 Commissariat de police
24 Salle des fêtes
25 Poste, Central téléphonique
26 Marché couvert
27 Ecole Maternelle Saint-Exupéry
28 Moulin (disparu) actuellement Société Générale
29 Pont des Belles Fontaines
30 Pont du Chemin de Fer
31 Groupe scolaire Edmond-Michelet
32 Espace sportif Jules-Ladoumègue
33 Piscine Suzanne-Berlioux
34 Garage Municipal
35 Collège Ferdinand-Buisson
36 Gare SNCF Juvisy-Voyageurs
37 Pont de Draveil

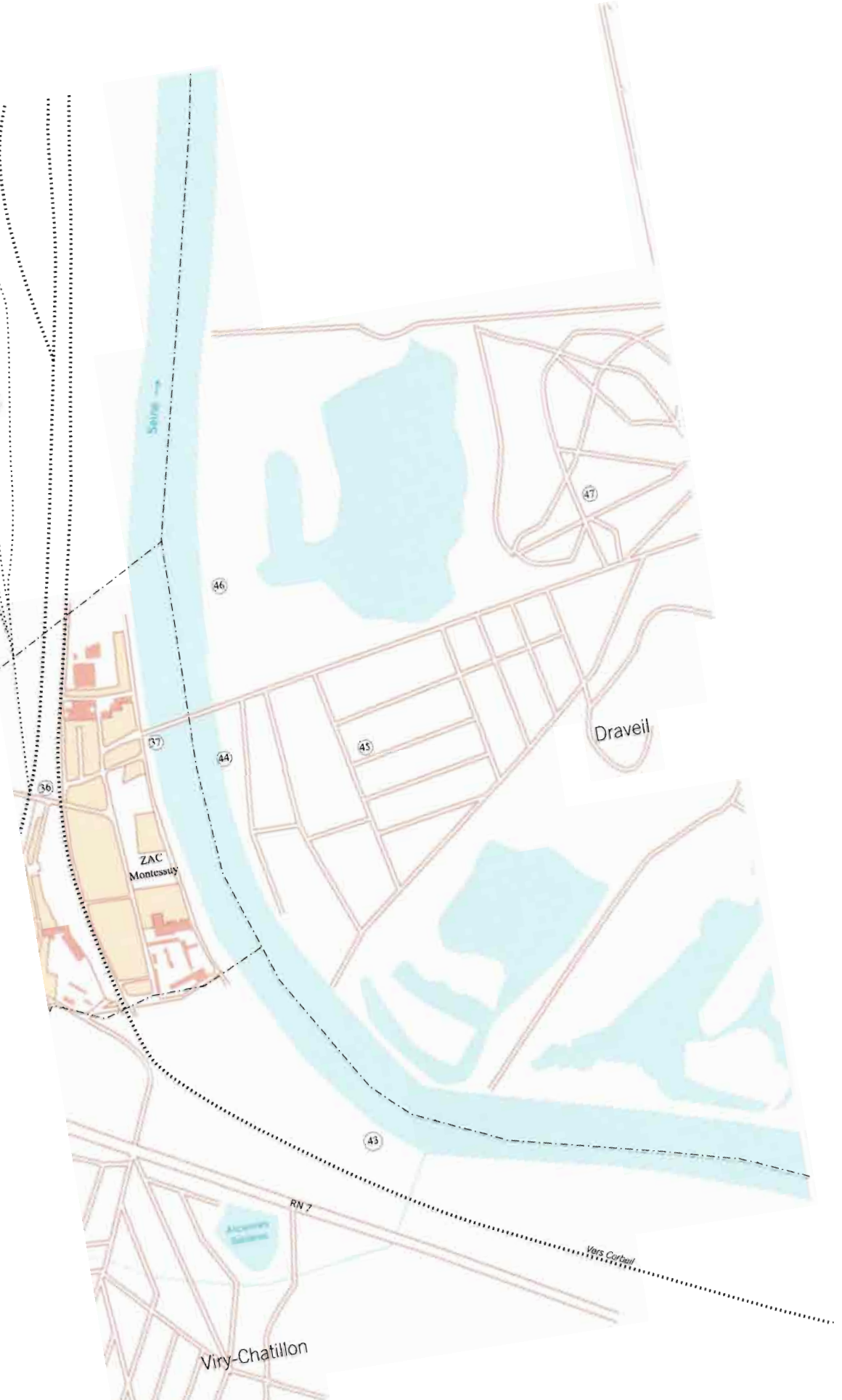
Athis-Mons
38 Lycée intercommunal Marcel-Pagnol
39 Triage ferroviaire
40 Cité Cheminote du Cottage d'Athis

Savigny-sur-Orge
41 Ferme de Champagne

Viry-chatillon
42 Port-aviation
43 Port-Longuet

Draveil
44 Base nautique
45 Villa Draveil
46 Base de loisirs
47 Lotissement Paris-Jardins

■ groupes H.L.M.
▲ Immeubles Sans Affectation Immédiate (ISAI)


Seine
47
46
Draveil
37
44
45
36
ZAC
Montessuy
43
RN 7
Vers Corbeil
Viry-Chatillon

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

© Inventaire général / Philippe Ayrault /ADAGP

Stéphane Asseline, 56, 57, 62
Laurent Kruszyck, 63
Antoine Le Bas, 178
Jean-Bernard Vialles, 35, 39, 40, 52, 80

Autres provenances
© Archives municipales de Juivisy-sur-Orge, 81, 87, 182
© BnF, Estampes, 35, 39, 40, 52, 80
© Musée du Louvre, 29
© Musée des Beaux-Arts de Caen, 38
© A.D des Yvelines, 20, 43
© A.D de l'Essonne, 22, 23, 26, 27, 30, 31, 34, 43, 44, 50, 51, 52, 53, 54, 60, 69, 70, 71, 75, 78, 82, 85, 94, 102, 106, 108, 109, 113, 116, 118, 119, 122, 123, 124, 128, 135, 138, 143, 144, 145, 154, 158, 159, 169, 172, 177, 179, 196, 204
© Société astronomique de France, Observatoire de Juvisy, 103
© A.N. Cartes et plans, 28, 37, 46, 47, 63
© Coll. Francis Attou, 11, 33, 58, 66, 88, 90, 92, 97, 98, 115
© Collège Saint-Charles, Athis-Mons, 24
© Musée de l'Île-de-France, Sceaux, 59, 93, 202, 208
© Maison de banlieue et de l'architecture (Athis-Mons), 35, 91, 160
© Bibliothèque historique de la ville de Paris, 56, 57, 62, 64
© Archives de la SNCF, Le Mans, 65, 110, 111
© Archives de la Société coopérative Paris-Jardin, Draveil, 73
© Archives de la société nautique de la Haute Seine, Draveil, 95, 96

Éditions Lieux Dits
17, rue René Leynaud - 69001 Lyon

Dépôt légal : Décembre 2007
ISSN 0762-1671
ISBN 978-2-914-528-40-5
264 pages, 250 illustrations

Conception graphique :
Lieux Dits, Lyon

Photogravure :
Lieux Dits, Lyon

Impression :
Chirat, Saint-Just-la-Pendue

Mascaron grotesque sculpté sur la face interne de chaque fontaine, dispensant l'eau des sources qui était recueillie dans une vasque.

Entre plateau et val de Seine, le bourg de Juvisy n'aurait jamais connu qu'une destinée banale si, à un siècle d'écart, deux réseaux capitaux n'y avaient successivement dessiné les axes d'un développement peu commun. Alors que, sous Richelieu, le grand chemin de Lyon place le domaine de Juvisy sur l'orbite du pouvoir parisien, le contournement de 1728 transforme le bourg en étape importante du trafic routier d'Ancien Régime. Mais en 1843 l'ouverture du chemin de fer – dont les réseaux ne cesseront de croître et de s'étendre un siècle durant – installe Juvisy au centre d'un nœud ferroviaire essentiel à l'organisation des dessertes du sud de la région parisienne.
Ces infrastructures seront à l'origine d'un peuplement dessinant, au-delà des bornes de la commune, un territoire dont les contours correspondront aux limites de l'attraction juvisienne.
L'étude de la composition et de l'aménagement de ce territoire issu d'interconnexions multiples, l'analyse de la forme urbaine et de ses évolutions au gré de la vie des réseaux, la connaissance des constructions et des œuvres constitutives d'un cadre urbain original nourrissent les pages d'un ouvrage qui démontre clairement l'intérêt d'une approche patrimoniale de la cité à l'heure d'un inévitable renouvellement urbain.

Lieux Dits Éditeur

L'INVENTAIRE

ISBN 978-2-914528-40-5

9 782914 528405

île de France

Essonne LE CONSEIL GÉNÉRAL