

JUVISY-SUR-ORGE

Un territoire, des réseaux

Cahier du Patrimoine n° 88

Inventaire du Patrimoine, région Île de France



Parution en Décembre 2007

Sommaire :

Quatre exemples de pages intérieures p 2 à 5

Fiche technique p 6

Communiqué de presse p 7

Sommaire de l'ouvrage p 8

Les éditions Lieux Dits p 9

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

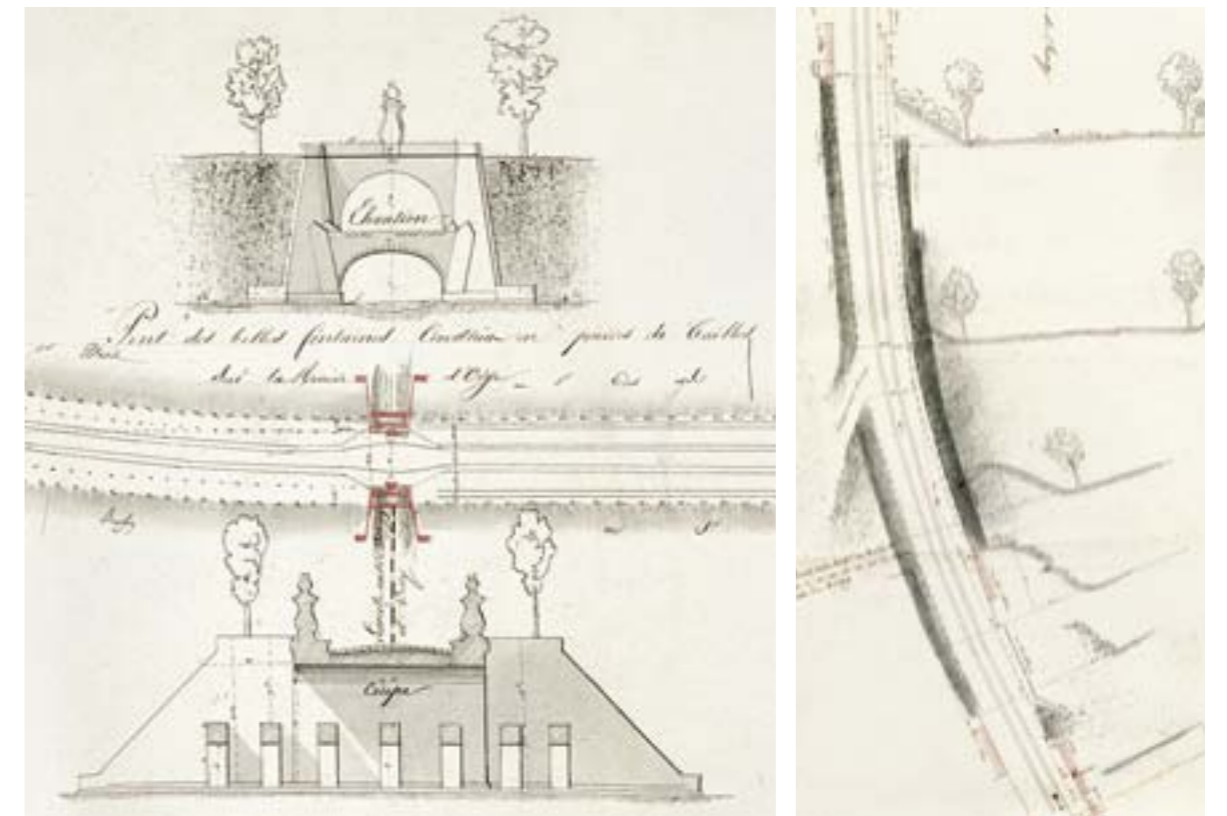


Les années 1800-1840 marquent une croissance continue du trafic routier, particulièrement sur les grands axes du royaume. L'augmentation des déplacements résulte d'une demande toujours plus forte en termes de rapidité et de régularité des dessertes. La diffusion de la malle-poste et l'essor du service des diligences améliore alors les performances de manière spectaculaire¹⁰⁹. 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 haguët, 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'Etat alors alloué aux routes royales, l'amélioration des tracés, des nivellements et de la signalisation stimulent les trafics de toutes natures¹¹⁰. 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 pont des Belles fontaines et la R.N.7 photographiés vers 1900 par Eugène Atget. BnF (Topo Va Essonne).

L’urbanisation en marche



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

Desserte ferroviaire et peuplement

L’essor du trafic Paris-banlieue, dont la courbe croît de façon exponentielle de 1896 à 1907⁵⁵, 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 1892⁵⁶. Le prix des cartes d’abonnement demi-tarif baisse, des cartes de zones sont créées⁵⁷. 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



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



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

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 compétitive⁵⁸. Le P.O. se montrera ainsi toujours réticent à étendre la multiplication des trains ouvriers ; et l’attribution de « billets ouvriers » aux habitants de Juvisy⁵⁹ – billets créés en 1883, mais longtemps réservés aux gares de Vitry et de Choisy – se fera attendre jusqu’au lendemain de la Grande Guerre⁶⁰, alors que la compagnie se voit contrainte d’infléchir sa politique commerciale.

Villas, cottages et résidences

C’est donc autant à une politique tarifaire peu attractive qu’à une amélioration des dessertes⁶¹ 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 1900⁶² – vont favoriser, dans un

LA RECONSTRUCTION, 1944-1960

Les désastres de la guerre



Bien que classé «secteur menacé» en 1943 par le secrétariat d'Etat 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 1940¹. Lorsque, dans la perspective du débarquement de Normandie, les Alliés veulent interdire aux unités de la Wehrmacht 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 aériens². 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 sinistrés³. 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 Chantreaux 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 nouvelle⁴.

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 territoire⁶. Réaffirmant la prééminence de l'Etat 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.

¹ Le triage au lendemain du bombardement du 18 avril 1944. Photographie Chevojon. AD Essonne (841W63-65).

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

Modernisation urbaine et participation citoyenne



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). A 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'Orge¹¹⁸.



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

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.

JUVISY-SUR-ORGE

Un territoire, des réseaux

Parution

20 décembre 2007

Auteurs

Service de l'Inventaire du patrimoine, région Île de France

Auteur : Antoine Le Bas

Sous la direction de Arlette Auduc

Photographies : Philippe Ayrault

Plans et cartographies : Diane Betored

Fiche technique

Juvisy sur Orge, un territoire, des réseaux

Une édition Lieux Dits

collection Cahier du patrimoine, n° 88

264 pages

250 illustrations

Format 21 x 27 cm

Prix de vente 40 euros TTC

ISBN 978-2-914528-40-5

Maison d'édition

Lieux Dits

17 rue René Leynaud 69001 Lyon

Tél : 04 72 00 94 20 ; Fax : 04 72 07 97 64

lieux.dits@free.fr

www.lieuxdits.fr

Diffusion

Librairies françaises :

Rando Diffusion

4, rue Maye Lane 65420 Ibos

Tél : 05 62 90 09 90 ; Fax : 05 62 90 09 91

accueil@rando-diffusion.com

Librairies étrangères et particuliers :

Comme l'air

17 rue René Leynaud 69001 Lyon

Tél & Fax : 04 72 07 97 64 ; comlair@free.fr

Contacts presse

Isabelle Vincensini, Éditions Lieux Dits

Tél & Fax : 04 72 07 97 64 ; lieux.dits@free.fr

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.

L'extraordinaire développement des réseaux ferroviaires sous le second Empire et la jeune Troisième République fait de Juvisy un point d'interconnexion des réseaux, tant pour les passagers que pour les marchandises, qui contribue 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.

Si, durant la Grande Guerre, le chemin de fer est mobilisé dans l'organisation de la défense nationale, et avec lui une partie de la cité, l'importance stratégique du nœud ferroviaire expose Juvisy aux bombardements et destructions massives lors de la Seconde Guerre mondiale. Seize années de Reconstruction remodèlent 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. Conscientes de ces enjeux, les municipalités successives manifestent 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.

Pour rendre compte d'un patrimoine urbain aussi largement tributaire de la vie des réseaux et d'infrastructures prégnantes, le choix d'une approche pluridisciplinaire s'imposait, qui convoque histoire et géographie urbaines, histoire des techniques -et notamment histoire ferroviaire-, et histoire de l'art.

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 de cet ouvrage, qui démontre clairement l'intérêt d'une approche patrimoniale de la cité à l'heure d'un inévitable renouvellement urbain.

L'Inventaire du patrimoine

L'Inventaire recense, étudie et fait connaître le patrimoine artistique de la France. Les Cahiers du patrimoine accueillent les synthèses des recherches faites par les meilleurs spécialistes sur un thème, une aire géographique, un quartier, un monument ou un type d'objet. De nombreuses illustrations, souvent inédites, plans, relevés, reconstitutions, documents d'archives viennent éclairer les textes qui s'adressent tant aux chercheurs qu'aux amateurs d'art et d'histoire désireux de mieux connaître le patrimoine de leur région ou un aspect thématique du patrimoine français.

<http://www.iledefrance.fr/culture>

Un terroir rural sur la voie de l'histoire Nationale, 1632-1839

Les origines

La Seine et la route : une convergence bénéfique

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

La Restauration et les voies navigables

La route, la poste, l'auberge de *la cour de France*

Un monde agricole en progrès

L'affirmation de la ville, 1839-1944**La mutation décisive du XIX^e siècle, 1839-1914**

L'intrusion du chemin de fer

Le chemin de fer et la ville

L'urbanisation en marche

Les équipements municipaux

Commerces et industries, des productions bien desservies

Sport, loisirs et culture

L'observatoire Camille Flammarion

Une politique urbaine en grande banlieue, 1914-1944

La Grande Ceinture dans la Grande Guerre

Trafic et croissance ferroviaire de l'après-guerre

Usines, ateliers et entrepôts

La révolution automobile

La ville et ses réseaux

Lotissements et construction

Une politique urbaine d'équipement et d'aménagement

Paroisse de banlieue, terre de mission

Culture, sport et loisirs

Reconstruire et moderniser, 1944-2000**La Reconstruction, 1944-1960**

Les désastres de la guerre

La réorganisation et la reconstruction des infrastructures

L'administration de la Reconstruction

Reconstruction et remodelage urbain

Un interventionnisme constructeur

L'œuvre de la Reconstruction

La modernisation urbaine, 1960-2007

Entre les mailles du réseau routier

Grandeur de la gare voyageurs et décadence du triage ferroviaire

Modernisation urbaine et participation citoyenne

Renouvellement urbain et cohérence territoriale, 1992-2007

Le tournant du siècle

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

Conclusion

Juvisy à la croisée des chemins

L'agence Lieux Dits offre depuis sa création un ensemble de prestations de service liées au traitement de l'image et à la publication.

Animée par le désir de concevoir et réaliser ses propres ouvrages, Lieux Dits crée en 2002 une structure d'édition qu'elle inaugure avec la collection photo de poche 24 images.

L'activité éditoriale s'est aujourd'hui largement diversifiée, avec un catalogue d'une quarantaine de titres dédiés au patrimoine, aux arts et à la photographie.

La diffusion-distribution des ouvrages en librairies, maisons de la presse et magasins spécialisés est assurée depuis 2007 par Rando-Diffusion, sur l'ensemble du territoire français.

Ouvrages récents sur le patrimoine

paru en décembre 2007 :

Bry, Champigny, dans les méandres de la Marne

Inventaire du patrimoine, région Île de France

Les campagnes de Mende, Inventaire du patrimoine, Région Languedoc-Roussillon

Riom, une ville à l'œuvre, Inventaire du patrimoine, Région Auvergne

L'usine d'aviation Marcel Bloch à Déols, Inventaire du patrimoine, Région Centre

L'île Bouchard et la vallée de la Vienne, Inventaire du patrimoine, Région Centre

Le pays de Ribeauvillé, Inventaire du patrimoine, région Alsace

La céramique de Soufflenheim, Inventaire du patrimoine, région Alsace

Lyon, le confluent. Derrière les vouîtes - Inventaire du patrimoine, région Rhône-Alpes.

L'Antiquaille de Lyon. Histoire d'un hôpital - Inventaire du patrimoine, région Rhône-Alpes.

Ouvrages d'art : dernières parutions

La photo-carte, Portrait de la France du XIXe siècle. François Boisjoly.

Vitrail, peinture de lumière, M. Callias Bey, V. David et M. Hérol.

D'Intimité, d'Eternité, la peinture monumentale en Anjou au temps du roi René, Christine Leduc-Gueye et Bruno Rousseau