

C A H I E R S D U P A T R I M O I N E  
I N V E N T A I R E G É N É R A L D U P A T R I M O I N E C U L T U R E L

# JUVISY-SUR-ORGE

Un territoire, des réseaux

ILE-DE-FRANCE

Lieux Dits  
éditions



Un train de grande ligne traversant 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*

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



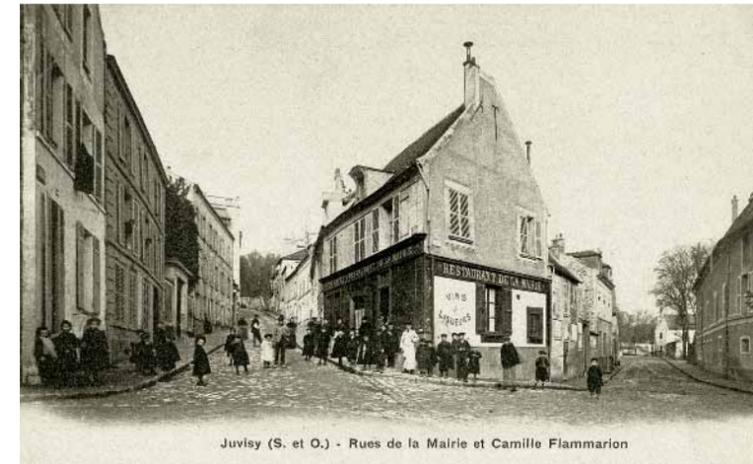
Infrastructures du pont des Belles fontaines : perspective des arcs étrépillonnant la voûte et les ébrasements.

### 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<sup>37</sup> 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<sup>38</sup>. 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<sup>39</sup>.

Après une prise de conscience de ces enjeux – théorisée sous les rois précédents<sup>40</sup> –, 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<sup>41</sup>. 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<sup>42</sup>.

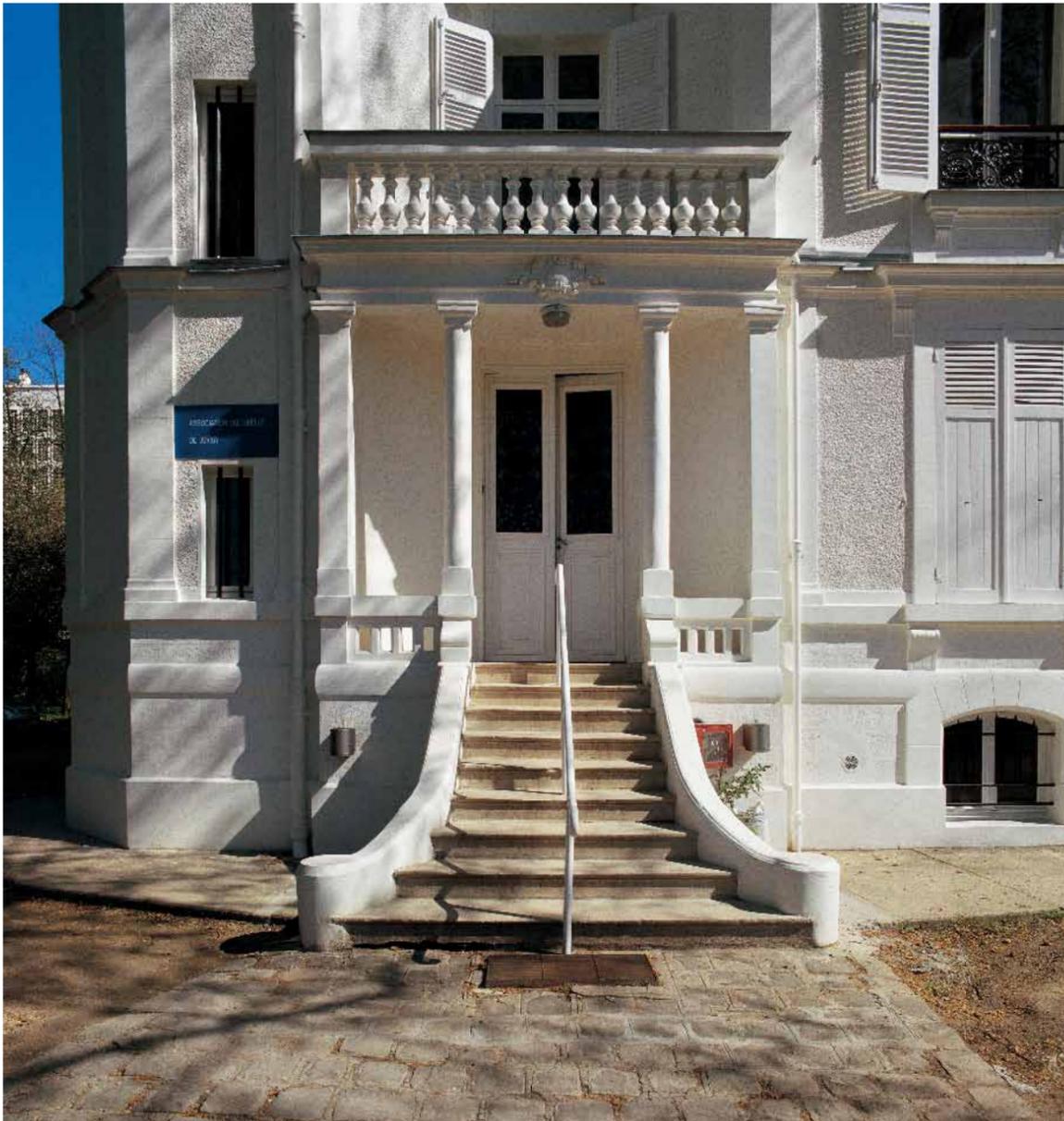
Le « grand chemin » de Lyon par le Bourbonnais – qui



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.

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<sup>43</sup>. Une carte des premières décennies du XVII<sup>e</sup> siècle témoigne de l'importance de cet obstacle naturel auquel s'ajoute celui de la « montagne de Juvisy »<sup>44</sup>. 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

## 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 1907<sup>55</sup>, 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<sup>56</sup>. Le prix des cartes d’abonnement demi-tarif baisse, des cartes de zones sont créées<sup>57</sup>. 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 compétitive<sup>58</sup>. 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<sup>59</sup> – billets créés en 1883, mais longtemps réservés aux gares de Vitry et de Choisy – se fera attendre jusqu’au lendemain de la Grande Guerre<sup>60</sup>, 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 dessertes<sup>61</sup> 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<sup>62</sup> – vont favoriser, dans un

## Les équipements municipaux



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

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<sup>97</sup>. Tant que le comte de Montessuy dirigea les affaires communales<sup>98</sup>, 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<sup>99</sup> – 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<sup>100</sup>. 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 édiltaire 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<sup>101</sup> : 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<sup>102</sup>. Le socle qui intercale entre les initiales RF la balance de la justice et les faisceaux des licteurs revendique discrètement l'avènement d'un



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

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)<sup>103</sup>.

Entre château et presbytère, l'architecte A. Thauront élève dès 1898 une école maternelle. En 1904, les lois interdisant les congrégations enseignantes<sup>104</sup> – 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

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



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 jeune



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

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<sup>285</sup>. 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<sup>286</sup>.

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 300<sup>e</sup> anniversaire de la consécration de la France à Marie par Louis XIII en 1638<sup>287</sup> : l’église de Juvisy reçoit alors le vocable de Notre-Dame-de-France, qui constituera la principale source d’inspiration du décor à venir. La médaille gravée par le sculpteur Georges Guiraud en



## 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<sup>99</sup>, 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<sup>100</sup>, 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.

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  
Éditions



*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, une ville, un monument ou un type d'objet.*

40,00 €

ISSN 0762-1671

ISBN 978-2-914-528-40-5

