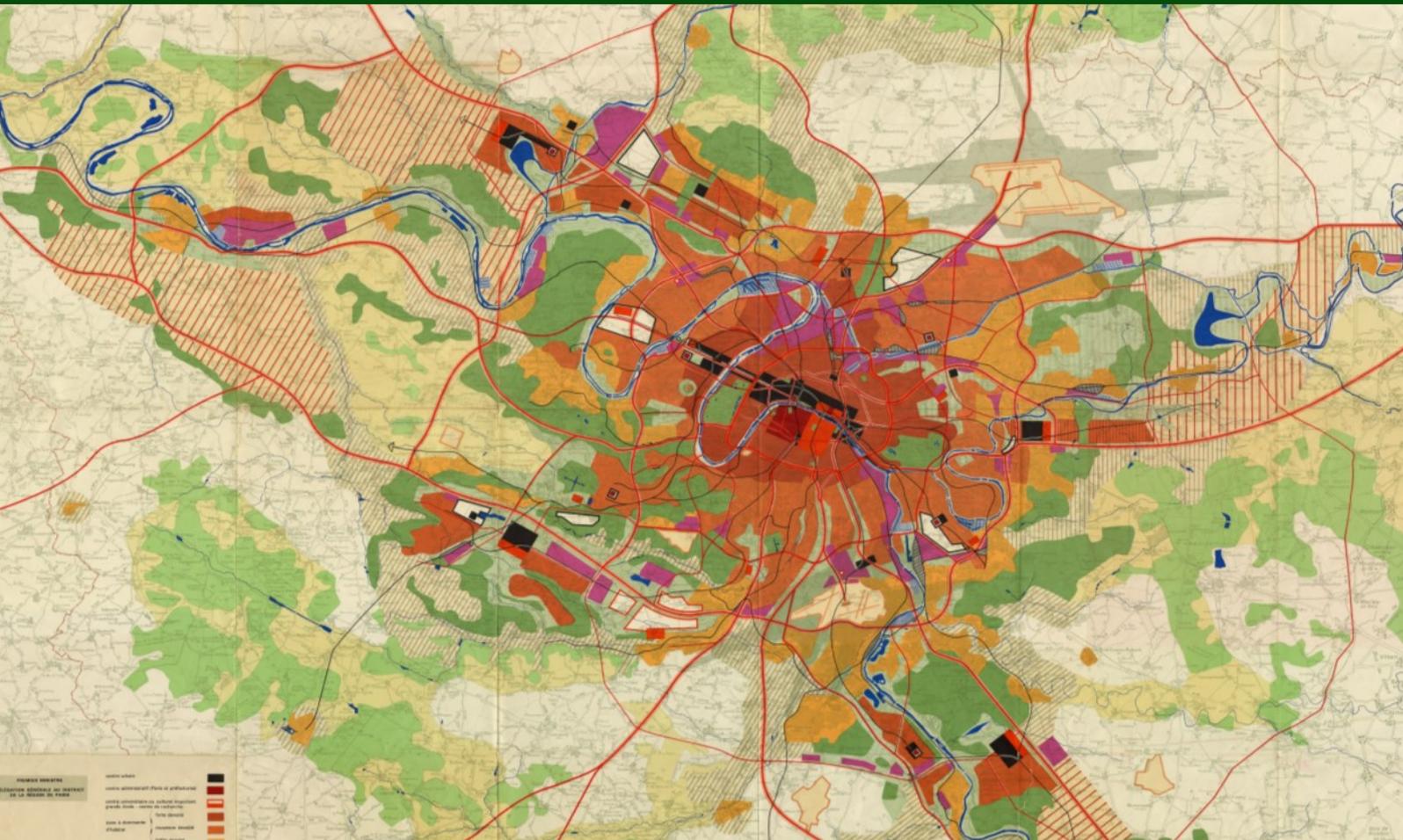


Essonne

LE DÉPARTEMENT

— TERRE D'AVENIRS —



L'ESPACE DE LA BANLIEUE

À TRAVERS L'ÉTUDE DES CARTES ET PLANS

DOSSIER 2 - LES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE À PARTIR DU XIX^e SIÈCLE

SERVICE EDUCATIF

archives.essonne.fr

centenaire1914-1918.essonne.fr

ARCHIVES
DÉPARTEMENTALES

SOMMAIRE

LES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE À PARTIR DU XIX^e SIÈCLE

Dossier 2

<u>1 LES PRÉMICES DE L'URBANISATION EN BANLIEUE</u>	P. 3 à 7
A - L'ESSOR DU CHEMIN DE FER	P. 3
Doc.1 : Carte du chemin de fer Paris-Orléans, 1841.	
B - LES PLANS D'ALIGNEMENT	P. 4 à 5
Doc.2 : RD 54, plan d'alignement de la traverse de Courances, 1849-1850.	
Doc.3 : RD 30, route d'Argent à Champrosay, avant projet, 1854-1855.	
C - LES LOTISSEMENTS	P. 6 à 7
Doc.4 : Plan du lotissement du Parc du château de Petit-Bourg , Evry, vers 1860.	
Doc.6 : Plan du lotissement de Mondétour à Orsay , 1925.	
Doc.7 : Lotissement des Belles Fontaines, à Juvisy-sur-Orge , 1902-1929.	
<u>2 RECONSTRUCTION DE L'APRÈS-GUERRE : MODERNISATION URBANISATION DE LA BANLIEUE</u>	P. 8 à 20
A - AMÉNAGEMENT DES VILLES ET DES RÉSEAUX ROUTIERS	P. 8 à 11
Doc.7 : Projet de tracé de l'autoroute du Sud, mars 1954.	
Doc.8 : Déviation de la N20, Arpajon, 1956.	
Doc.9 : Projet de tracé de l'autoroute du Sud, 1939.	
Doc.10 : Plans de reconstruction de la ville de Juvisy-sur-Orge, 1945-1949.	
Doc.11 : Plan de reconstruction de Juvisy-sur-Orge, 1949.	
B - AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE	P. 12 à 13
Doc.12 : Plan d'aménagement et d'organisation générale de la Région Parisienne (PADOG), 1960.	
Doc.13 : Schéma directeur de l'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne, 1965.	
C - GRANDS ENSEMBLES ET VILLES NOUVELLES	P. 14 à 17
Doc.14 : Plan du quartier de Montconseil, Corbeil, 1963.	
Doc.15 : Projet d'aménagement de la ville nouvelle d'Evry et schéma du maillage routier autour d'Evry (IAURIF 1978).	
Doc.16 : Vue aérienne d'Evry ville nouvelle, 1976.	
Doc.17 : Vue aérienne de la N7 traversant Evry.	
Doc.18 : Plan d'Evry, 1983.	
D - LA MARÉE PAVILLONNAIRE	P. 18 à 20
Doc.19 : Plan topographique 1967 de Villagexpo, commune de Saint-Michel-sur-Orge.	
Doc.20 : Plan de Villagexpo, 1966.	
Doc.21 : Photographie aérienne du lotissement Levitt, AFUL des pâquerettes, Mennecey, [1966].	
Doc.22 : Schéma de la ZAC de la ferme de Verville, Mennecey.	
<u>3 CONCLUSION</u>	P. 21

LES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE À PARTIR DU XIX^e SIÈCLE

1 LES PRÉMICES DE L'URBANISATION EN BANLIEUE

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le réseau ferroviaire est en pleine expansion, les villes se modernisent : travaux d'égouts, adduction d'eau potable, éclairage au gaz, électricité. La société se transforme et devient plus urbaine (18 millions de personnes) et consommatrice.

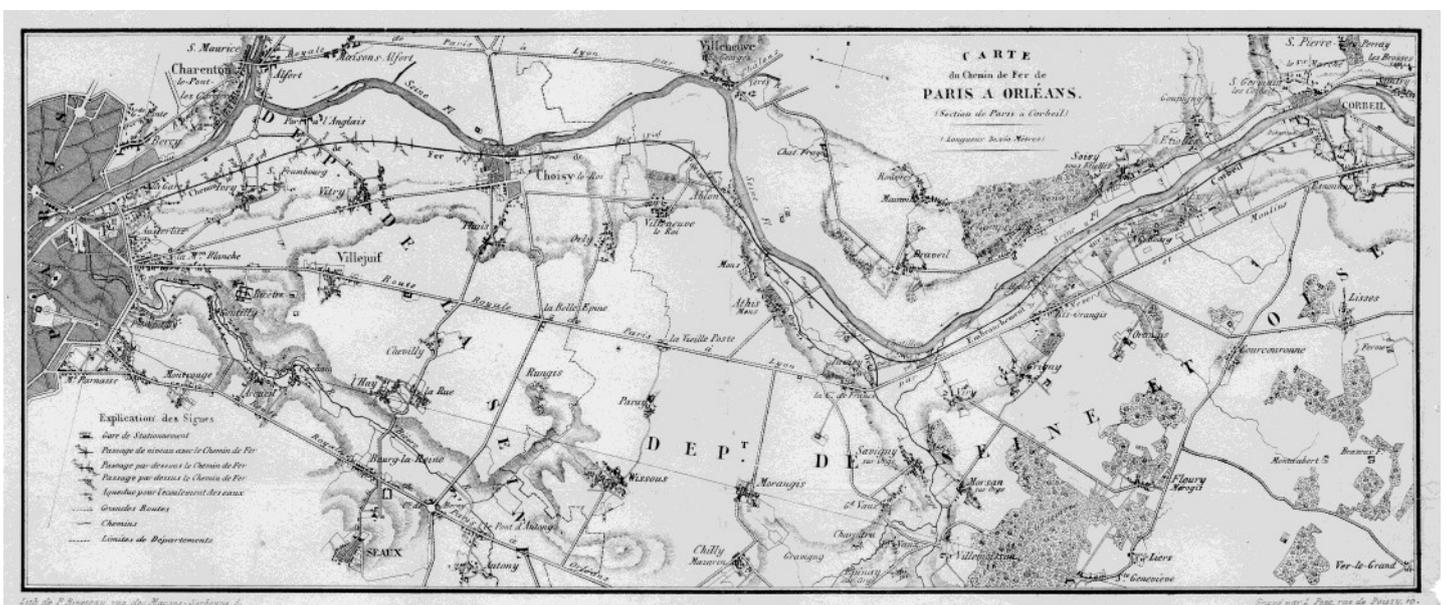
L'architecture se réinvente pour les besoins nouveaux : gares ferroviaires, grands magasins en mettant en œuvre de nouveaux procédés et matériaux comme le métal, le verre puis le béton.

La forte croissance urbaine entraîne une crise du logement. Des lois sont votées en faveur de l'habitat populaire. L'habitat en banlieue se décline autour du pavillonnaire populaire construit par le patronat, par des coopératives ouvrières (cité-jardin), ou des municipalités (OPHBM), et des lotissements de villégiature destinés à la bourgeoisie.

A - L'ESSOR DU CHEMIN DE FER

Au milieu du XIX^e siècle, plus de 400 km de lignes sont établies en Ile de France. Les gares sont peu nombreuses (5 entre Paris et Corbeil), et les trains peu fréquents (6 trains par jour). Après 1860 l'accroissement de la population est spectaculaire et le train a joué un rôle important dans la démocratisation des déplacements et le développement de la banlieue: baisse du coût, augmentation des lignes, des trains et des gares. A la fin du XIX^e et début du XX^e les progrès techniques permettent d'améliorer le confort, la vitesse et la sécurité.

Doc.1 : Carte du chemin de fer Paris-Orléans, 1841.
Arch. dép. Essonne - INSEIZE/367



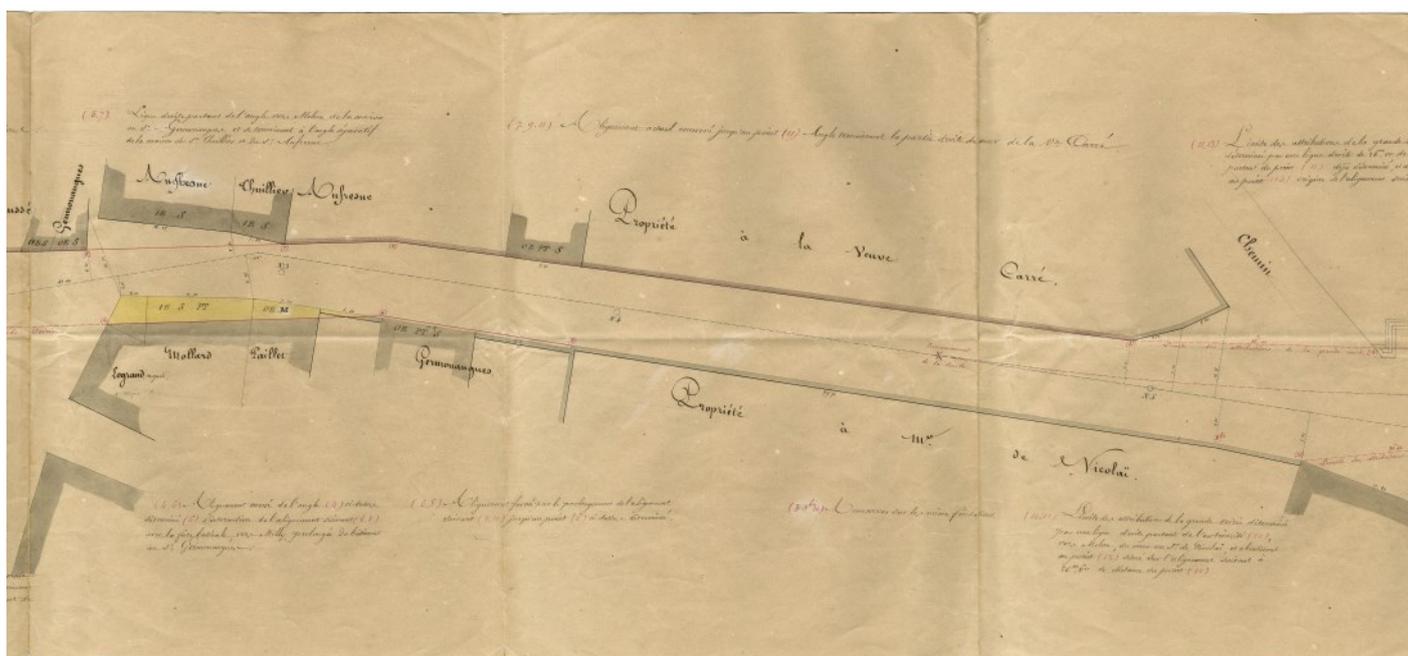
B - CE QUE NOUS APPRENNENT LES PLANS D'ALIGNEMENT

La procédure d'alignement consiste à déterminer la limite du domaine public, au droit des propriétés riveraines. Ce dispositif constitue surtout l'un des moyens juridiques utilisés par les pouvoirs préfectoraux et communaux pour moderniser et élargir les voies publiques et surveiller les abords des chemins de fer et des lignes de tramways.

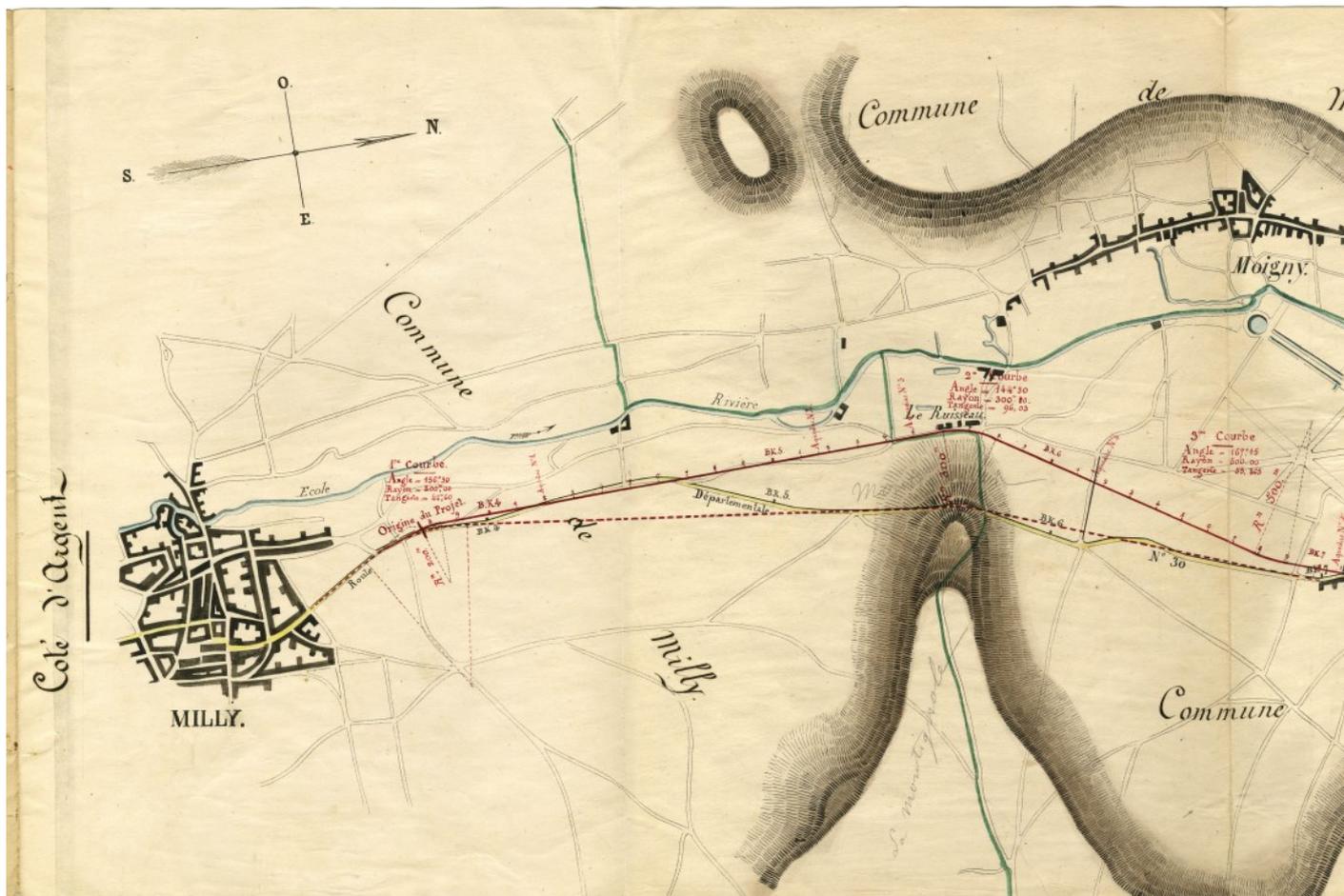
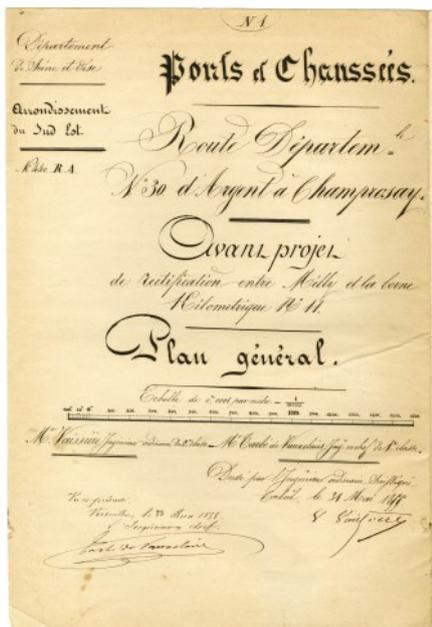
Les atlas de plans d'alignement sont essentiels pour comprendre l'histoire des zones urbanisées et bourgs des communes, car ils présentent l'état du bâti au moment de la confection du plan ; les servitudes qu'ils instaurent sont susceptibles, dans certains cas, d'être encore aujourd'hui opposables, que la commune soit régie par le règlement national d'urbanisme ou dotée d'un document d'urbanisme propre (plan d'occupation des sols, plan local d'urbanisme, carte communale, etc).

Doc.2 : RD 54, plan d'alignement de la traverse de Courances, 1849-1850, 2 extraits.

Arch. dép. Essonne - 2S/187



Doc.3 : RD 30, route d'Argent à Champrosay, avant projet, 1854-1855.
Arch. dép. Essonne - 2S/207



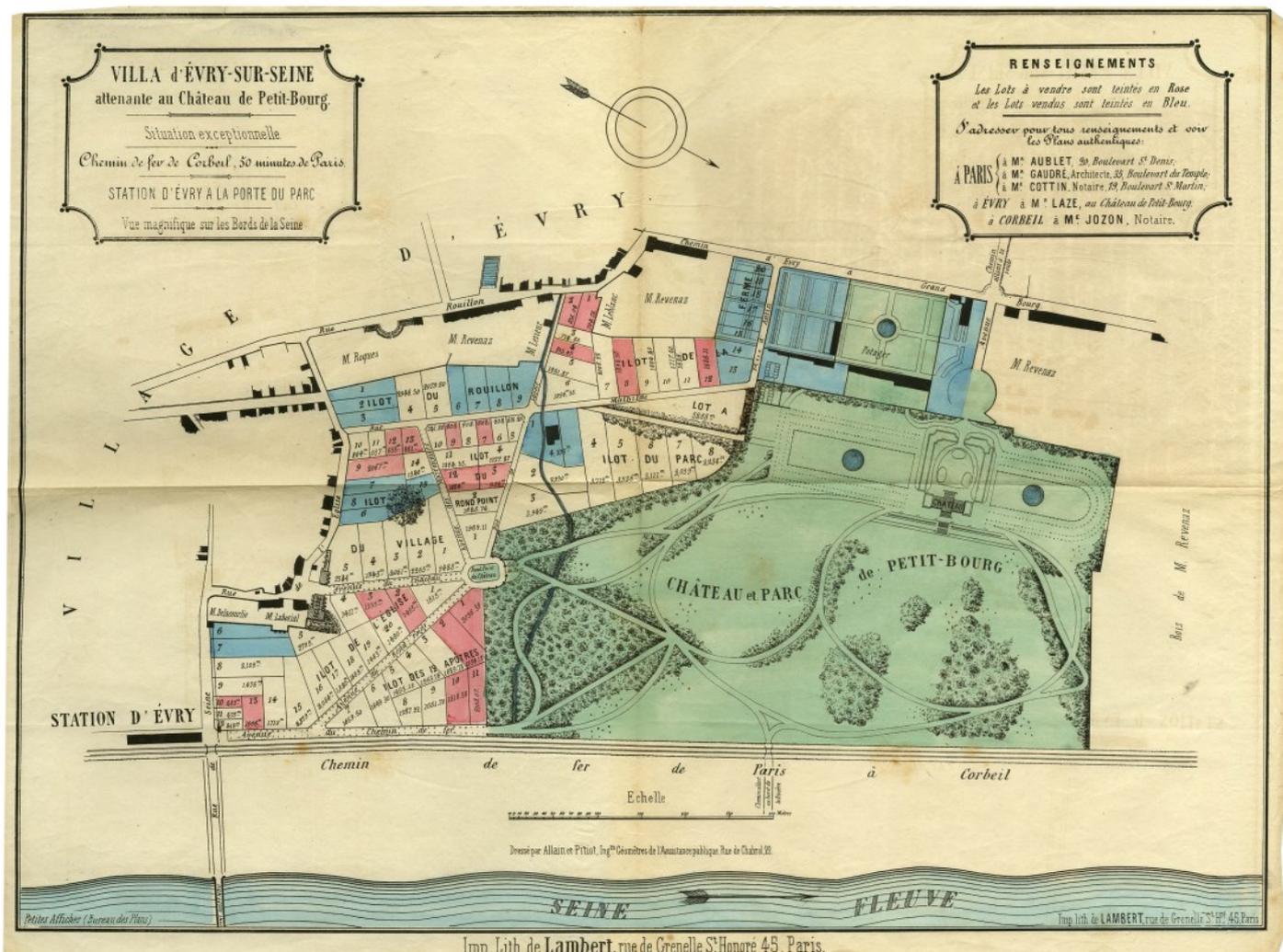
C - L'ESSOR DÉMOGRAPHIQUE DES BANLIEUES ET LE DÉVELOPPEMENT DES LOTISSEMENTS

L'entre-deux-guerres voit la population de la banlieue augmenter et les besoins en logement non satisfaits. Mais l'accès à la propriété se fait dans les pires conditions : pas d'eau potable, pas d'assainissement, ni d'électricité. La situation des mal-lotés est critique. L'Etat vote des lois pour améliorer l'aménagement des lotissements, et résoudre la crise du logement. Le démantèlement des grandes propriétés foncières et des exploitations agricoles commencé à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, transforme les terres agricoles en terres à lotir. La production pavillonnaire de banlieue va se développer dans toute la diversité des styles, des techniques et des matériaux de construction.

Trois types de logements populaires se développent : le lotissement pavillonnaire proposé par le secteur privé, le logement social et les cités jardins.

Doc.4 : Plan du lotissement du Parc du château de **Petit-Bourg**, Evry, vers 1860.

Arch. dép. Essonne - 5M19/528



2 LA RECONSTRUCTION DE L'APRÈS-DEUXIÈME GUERRE MONDIALE:

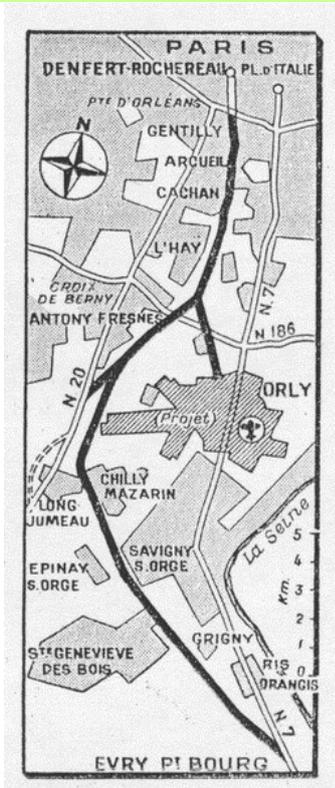
MODERNISATION ET URBANISATION DE LA BANLIEUE

A - L'AMÉNAGEMENT DES VILLES ET DES RÉSEAUX ROUTIERS

Selon les statistiques officielles, 460 000 immeubles détruits, 1 900 000 immeubles endommagés, 120 millions de m³ de déblaiements, 13 millions de mines à enlever...L'œuvre de reconstruction du pays est une priorité pour le gouvernement. Le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme (MRU) est créé le 16 novembre 1944, et prend en charge 3 secteurs : travaux, dommages de guerre, urbanisme, habitation et construction. La loi du 15 juin 1943, puis l'ordonnance du 27 octobre 1945 organisent les principes liés à l'aménagement et au remodelage des villes selon les critères de la modernité : circulation, ensoleillement, espaces verts, hygiène.

La reconstruction est aussi l'occasion de mettre en œuvre les nouvelles doctrines en urbanisme basées sur le zonage et l'expansion des réseaux routiers. Les programmes de construction développent la standardisation des modèles pour baisser les coûts. Aussi, la maison individuelle est construite selon des procédés de fabrication industrielle, et l'habitat collectif comprend des appartements répondant à des normes de confort, de surface et de distribution.

En Essonne, le plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) de Juvisy-sur-Orge est confié à Paul Ohnenwald. Le projet repose sur la création d'un centre urbain où se concentrent des équipements publics, et des espaces résidentiels aménagés en îlots différenciés, l'ensemble desservi par des larges voies pour faciliter la circulation des véhicules.



Doc.7 : Projet de tracé de l'autoroute du Sud, publié dans « Franc-Tireur » de mars 1954 in « L'Essonne traversée ; des voies romaines aux voies rapides ».

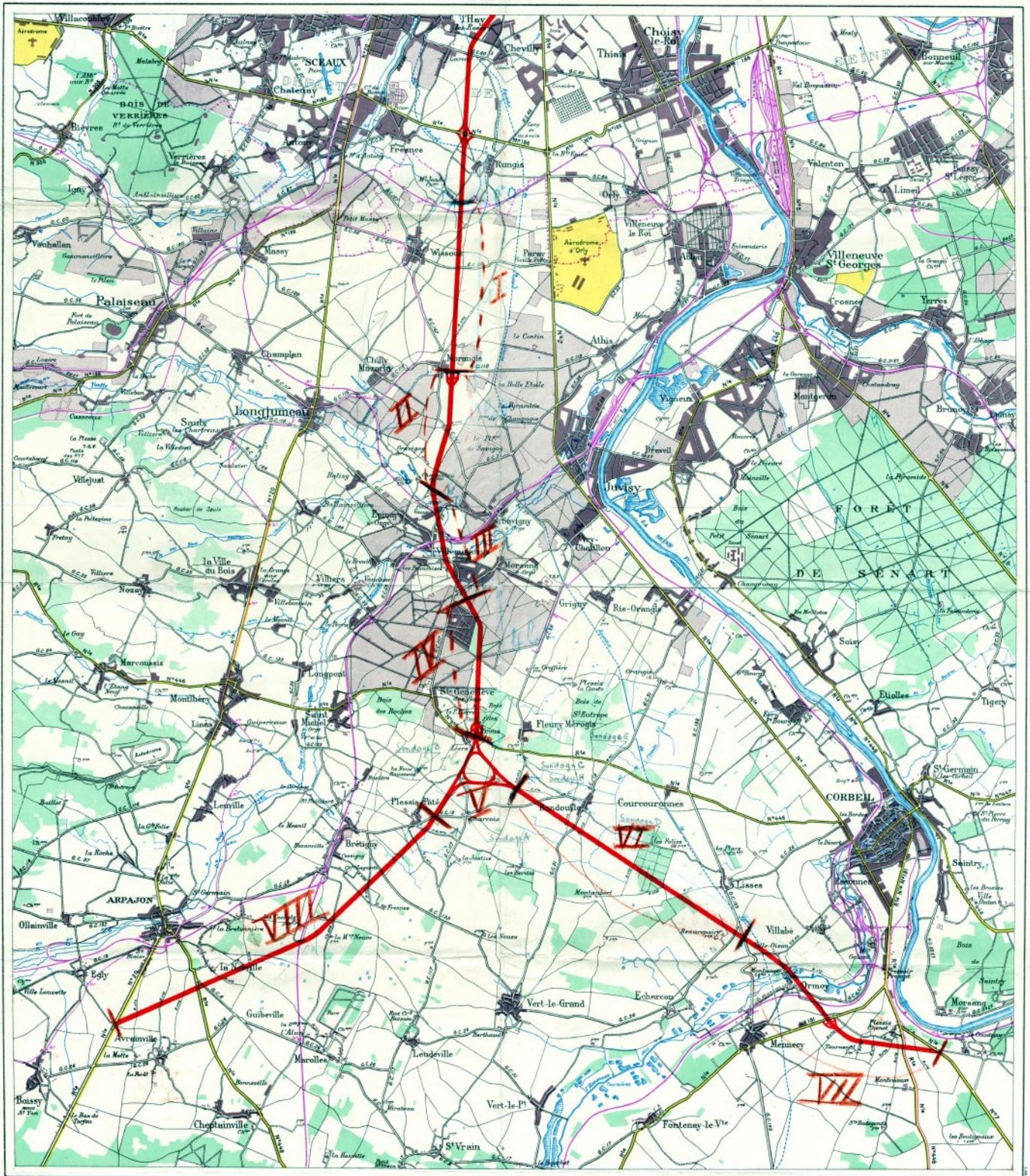
Doc.8 : Déviation de la N20, Arpajon, 1956.

Arch. dép. Essonne - 16°/1007
Arch. dép. Essonne - 1236W/2

Doc.9 : Projet de tracé de l'autoroute du Sud, selon le PARP (Plan d'aménagement de la région parisienne de 1939).
« L'Essonne traversée ; des voies romaines aux voies rapides ». Arch. dép. Essonne - 16°/1007.

AUTO-ROUTE SUD DE PARIS

(DANS LA TRAVERSÉE DE SEINE-ET-OISE)



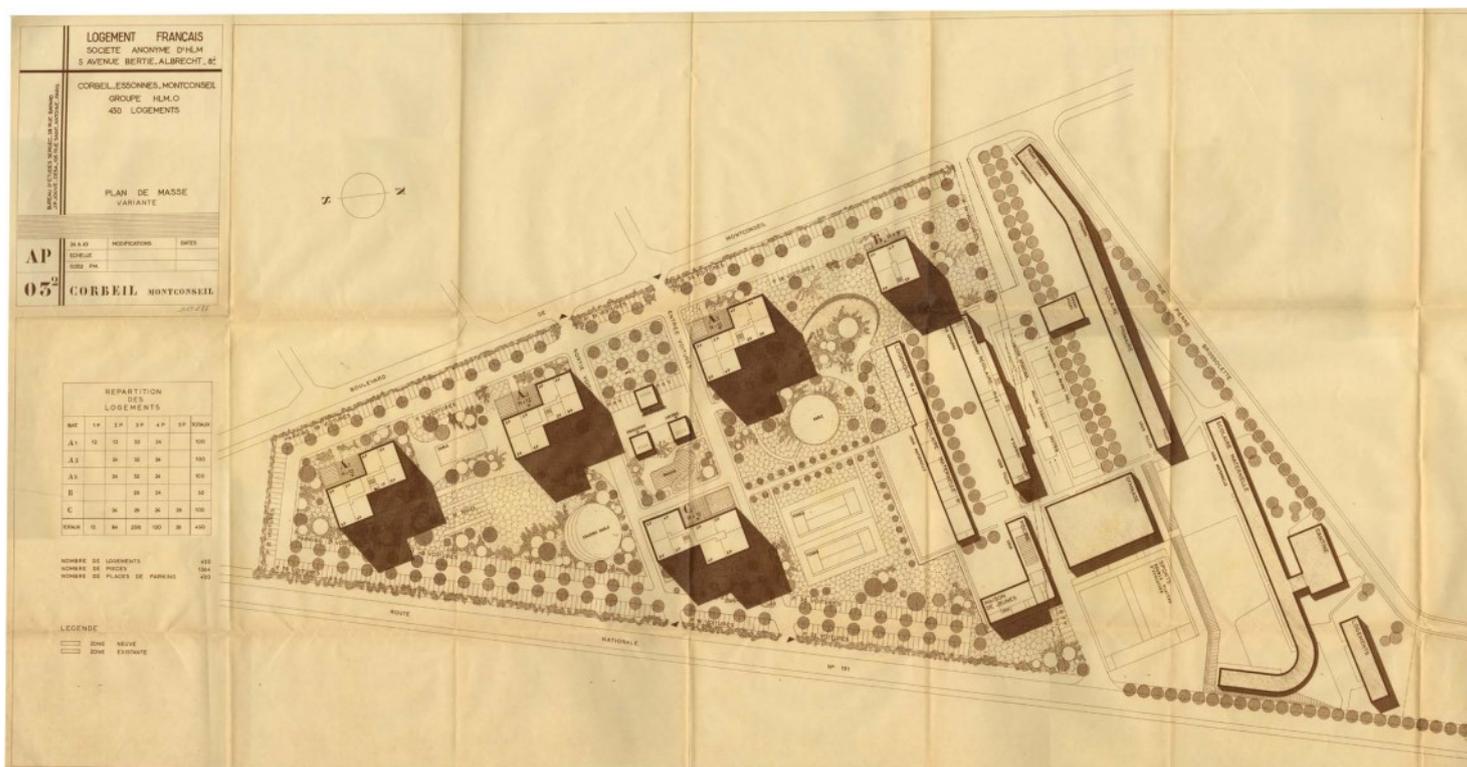
C - GRANDS ENSEMBLES ET VILLES NOUVELLES

Après la reconstruction, s'ensuit une période de prospérité, l'économie tourne à plein régime, les conditions de vie s'améliorent, la démographie explose de par l'exode rural, la décolonisation, et le baby-boom. En 20 ans la population de Seine -et-Oise passe de 1 400 000 habitants en 1946 à 2 800 000 en 1966. Le phénomène est brutal pour des communes restées rurales. En 1964, 4 villes dépassaient les 10 000 habitants dans le département.

Pour répondre au besoin de logement, les formes d'habitat qui vont s'imposer sont les Grands ensembles. Ces évolutions urbaines, démographiques, économiques et culturelles provoquent un séisme : les nouveaux quartiers submergent les anciens, les tours dépassent le clocher, des nouvelles villes poussent en plein champ. Cette production massive de logements, public ou privé, social ou non, dessine un paysage souvent uniforme de tours, de barres, de plots, de parkings, de centres commerciaux.

Doc.14 : Plan du quartier de Montconseil, Corbeil, 1963.

Arch. dép. Essonne - 1025W27

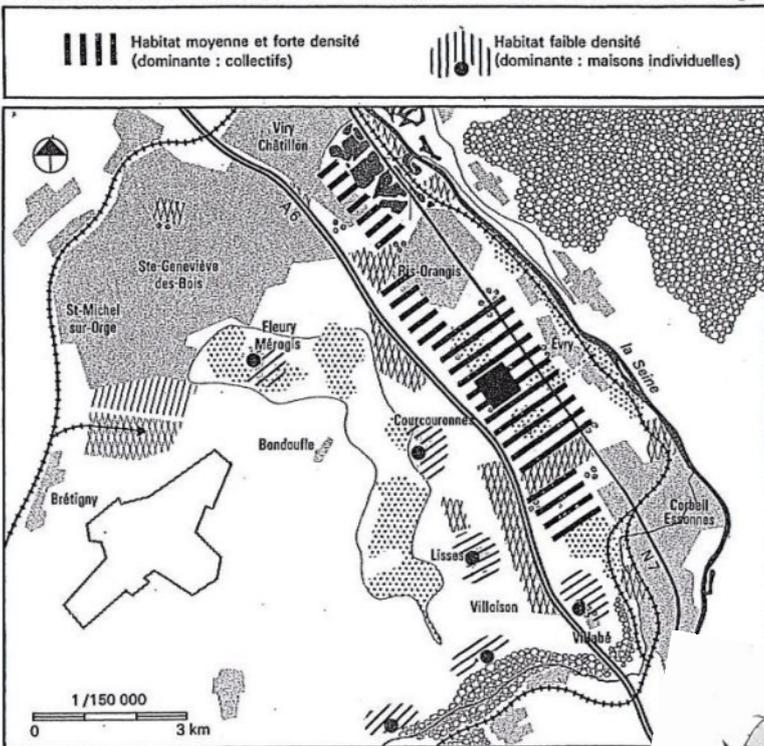


En 1965, le paysage du département est façonné par le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP). Le schéma prévoit de mettre en œuvre des principes de restructuration et de développement de la banlieue comprenant de nouveaux pôles urbains dont les villes nouvelles. Cinq en Ile de France, dont une en Essonne : Evry.

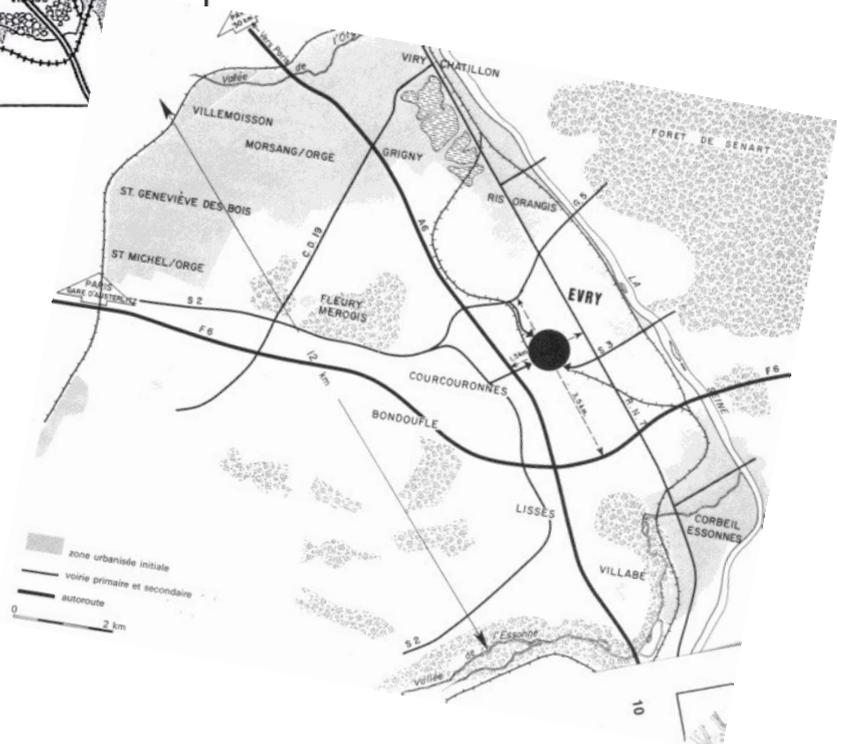
Ces entités urbaines implantées ex nihilo, sont en rupture avec la ville ancienne. Elles devaient être l'alternative des grands ensembles, la concrétisation d'une urbanisation contrôlée qui met de l'ordre dans le chaos. Les principes de programmation des villes nouvelles reposent sur la centralité, la densité, la convergence des réseaux de circulation, la mixité des secteurs résidentiel et économique. Évry voit sa population augmenter considérablement à partir des années 1950 et, le village, devient une ville nouvelle en 1965 ; elle est choisie comme chef-lieu du département.

De grands travaux sont lancés et ont pour but de faire d'Évry une ville moderne et dynamique.

ÉLÉMENTS DE LOCALISATION POUR UN HABITAT DIVERSIFIÉ Fig. 16



Doc.15 : Projet d'aménagement de la ville nouvelle d'Evry et schéma du maillage routier autour d'Evry (IAURIF 1978) «L'Essonne traversée ; des voies romaines aux voies rapides ». Arch. dép. Essonne - 16°/1007.





Doc.16 : Vue aérienne d'Evry ville nouvelle, 1976.
Arch. dép. Essonne - 47Fi/278

Doc.17 : Vue aérienne de la N7 traversant Evry.
Arch. dép. Essonne - 1236W



Dans la future ville d'Evry, il s'agit de de créer un centre attractif avec les administrations (Préfecture, Conseil départemental, Palais de justice), l'université, les commerces et les cinémas et activités de loisirs ; viennent ensuite les quartiers d'habitations (Pyramides, Aunettes, Epinettes, Canal) dotés de parcs (Coquibus et Loges) loin des grandes routes ; enfin les activités industrielles, le long des grandes voies routières pour faciliter les accès. L'ensemble est desservi par un réseau de transport urbain en site propre, la gare RER avec deux stations.

D - LA MARÉE PAVILLONNAIRE

Au tournant des années 1960, c'est l'avènement de la société de consommation et de loisirs, et du « tout voiture ». On assiste à une forte croissance de l'accession à la propriété et de la possession d'une voiture. L'Etat participe au renouveau du pavillonnaire permettant d'augmenter de 50% le parc de logement. L'innovation des procédés techniques de construction, l'expérimentation de maisons usinées de Jean Prouvé permettent le renouvellement de la maison individuelle. De 1970 à 1980, l'urbanisation pavillonnaire de la grande couronne parisienne atteint son apogée, la demande de maison individuelle prend le pas sur le collectif.

Doc.19 : Plan topographique 1967 de Villagexpo, commune de Saint-Michel-sur-Orge., Ministère de l'équipement.
Arch. dép. Essonne - 783W2



Doc.20 : Plan de Villagexpo, extrait du catalogue de l'exposition de maisons individuelles en 1966.
Arch. dép. Essonne - 1200W/55



Doc.21 : Photographie aérienne du lotissement Levitt, AFUL des pâquerettes, Mennecey, vers 1966.
Collection Mennecey et son histoire. www.mennecey_et_son_histoire.com



Doc.22 : Schéma de la ZAC de la ferme de Verville, Mennecey.
Collection Mennecey et son Histoire. www.mennecey_et_son_histoire.com



3 EN GUISE DE CONCLUSION

Les techniques de communication ont changé notre rapport à l'espace et notre manière de vivre.

Ce qui se traduit au plan territorial par une urbanisation diffuse, sans limite.

A partir 1992, la conférence de Rio introduit la notion de développement durable. Les défis écologiques s'invitent dans les réflexions sur l'urbanisation et la manière de concevoir le territoire, le développement des villes, et la préservation des espaces ruraux.

**Direction des archives et du patrimoine mobilier de l'Essonne
Domaine départemental**

38, rue du commandant Arnoux

91730 CHAMARANDE

01 69 27 14 14

Service éducatif

Professeures relais :

Catherine Sironi et Séverine Ruffin

Coordinatrice Nathalie Noël