

Essonne

LE DÉPARTEMENT

— TERRE D'AVENIRS —



LE CHEMIN DE FER EN ESSONNE
DU XIX^e SIÈCLE À NOS JOURS

SERVICE EDUCATIF

archives.essonne.fr
centenaire1914-1918.essonne.fr

ARCHIVES
DÉPARTEMENTALES

SOMMAIRE

LE CHEMIN DE FER EN ESSONNE DU XIX^e SIÈCLE À NOS JOURS

I - LES ORIGINES DU CHEMIN DE FER EN ESSONNE **p.3 à 5**

- Doc. 1 : Le chemin de fer à Evry-Petit-Bourg, ligne Paris-Orléans par Champin.
Doc.2 : Traction hippomobile sur rails pour le transport des lourdes charges, à Villejust.
Doc. 3 : Les débats autour de l'implantation du chemin de fer ;
article extrait du *Garde national du Loiret*, 7 janvier 1836.
Doc.4 : Extraits du Mémoire sur le projet du chemin de fer de Paris à Orléans, 1837.

II - L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER EN ESSONNE ET À EPINAY-SUR-ORGE **p.6 à 12**

- Doc. 5 : Tableau chronologique de la mise en place et du développement des lignes de chemin de fer en Essonne.
Doc. 6 : Carte des lignes de chemins de fer en Essonne,
Doc. 7 : La création de la ligne Paris-Orléans. Carte générale du tracé du chemin de fer de Paris à Orléans, 1845.
Doc. 8 : La fourche de Juvisy, Champin.
Doc. 9 : La gare de Juvisy-sur-Orge, 1908.
Doc. 10 : Extrait de la carte générale du tracé du chemin de fer de Paris à Orléans, plan de la gare d'Etampes, 1845.
Doc. 11 : Plan de la commune d'Epinay-sur-Orge, mai 1843.
Doc. 12 : Plan de la gare d'Epinay-sur-Orge.

III - DES PAYSAGES, DES SOCIÉTÉS ET UNE ÉCONOMIE TRANSFORMÉE **p.13 à 18**

- Doc. 13 : La gare d'Epinay-sur-Orge, vers 1910.
Doc. 14: Le viaduc d'Epinay-sur-Orge.
Doc. 15 : Voitures du chemin de fer,
Doc. 16 : Guide indispensable des voyageurs sur le chemin de fer de Paris à Orléans, 1841,
Doc. 17 : Tableau statistique démographique de la commune d'Epinay-sur-Orge.
Doc. 18 : Affiche du chemin de fer Paris-Orléans.
Doc. 19 : Affiche pour le chemin de fer d'Orléans, ligne de Paris à Sceaux et Limours.
Doc. 20 : Catalogue de l'usine Decauville, présenté à l'Exposition Universelle de 1878.
Doc. 21 : Vue générale des ateliers Decauville Ainé, 1882.
Doc. 22 : Atelier de montage des locomotives Decauville.
Doc. 23 : La une du journal *La Tribune des cheminots*, 15 janvier 1928.
Doc. 24 : Gravure d'après Bertall, 1847.

IV - LE TRAIN AU XX^e SIÈCLE : **p.19 à 22**

LES TRANSFORMATIONS URBAINES À EPINAY-SUR-ORGE ET LES PROBLÉMATIQUES ACTUELLES DANS LA GÉOGRAPHIE DU TERRITOIRE DES BANLIEUES

- Doc. 25 : Extraits de la synthèse « Opération Banlieues 89 » [Programme ville pilote de banlieue], par Christian Jeu, Vice-président du Conseil Général de l'Essonne et Maire d'Epinay-sur-Orge, et C. Gonzague, architecte, 1984.
Doc. 26 : Note technique de l'architecte C. Gonzague, 1984.
Doc. 27 : Plan des quartiers réaménagés dans le cadre de l'opération d'urbanisme « Banlieues 89 ».
Doc. 28 : Compte-rendu de la candidature d'Epinay-sur-Orge pour l'opération « Banlieues 89 », 1984.
Doc. 29 : Schéma des secteurs à réaménager, extrait du compte-rendu de la candidature d'Epinay-sur-Orge pour l'opération « Banlieues 89 », 1984.

Questions **p.23 à 24**

Introduction : Rappels historiques et techniques

Sous l’Ancien Régime, le réseau routier et le réseau fluvial sont utilisés pour le déplacement des hommes comme des marchandises. C’est à partir du XIX^e siècle que le chemin de fer vient les concurrencer.

Dès le XVI^e siècle dans les mines, l’homme ou le cheval tractent des wagonnets sur rails.

Les premiers constructeurs de locomotives sont anglais comme Stephenson en 1814. En 1832, la traction hippomobile est remplacée par la traction à vapeur.

Confiants dans les ressources offertes par le chemin de fer, banquiers et industriels réunissent leurs capitaux, forment les compagnies et sollicitent la concession de chemins de fer d’intérêt local ou général.

En France, la loi de 1842 répartit les charges financières : les dépenses d’infrastructures sont imputées à l’Etat ; les dépenses d’équipement et d’exploitation relèvent des compagnies. En 1859, il existe en France six compagnies.

A partir de 1840, l’Essonne (alors département de la Seine-et-Oise), située au sud de la région parisienne à proximité de la capitale, offre un terrain privilégié à l’expansion continue des chemins de fer.

I - LES ORIGINES DU CHEMIN DE FER EN ESSONNE

Doc. 1 : Le chemin de fer à Evry-Petit-Bourg, ligne Paris-Orléans par Champin.

Arch. dép. Essonne - infolio/102



Doc.2 :

Traction hippomobile sur rails pour le transport des lourdes charges, à Villejust.

Arch. dép. Essonne - 2FI89/2

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS.

Il y aura un chemin de fer de Paris à Orléans; ceci n'est pas douteux; mais quelle direction lui donnera-t-on? Voilà la difficulté, et jusqu'ici les esprits les plus éclairés sont restés divisés sur ce point. Trois projets se sont d'abord disputé la préférence: le premier par Rambouillet et cette partie de la Beauce que l'on trouve sur le côté gauche de la route d'Orléans à Paris; le second par la Ferté-Aleps et cette partie de la Beauce longeant le côté droit d'Orléans à Paris jusqu'à la hauteur de Gidy, où il rentre à Orléans en coupant la route; enfin, le troisième par Malsherbes et Pithiviers, en rentrant également à Orléans par Gidy.

Cette troisième direction est celle à laquelle la commission d'Orléans a donné la préférence; cela se conçoit: c'est le seul projet régulier qui lui ait été d'abord présenté.

Mais un quatrième projet est étudié dans ce moment; c'est celui par Etampes, et qui, en passant entre les deux premiers, longerait à droite la route d'Orléans à Paris: cette direction traverserait ou cotoyerait, du moins, la plupart des villes et villages populeux qui se trouvent sur cette route.

Trois points principaux sont à considérer dans la préférence à donner en pareille matière:

Le premier, l'économie dans la dépense;

Le second, la célérité du trajet;

Le troisième enfin, le plus grand avantage du commerce.

L'économie dans la dépense doit amener le bas prix du tarif, et c'est sans doute beaucoup en matière de transport.

La célérité n'est pas moins importante, et moins il y aura de difficultés de terrain à surmonter, et plus la pente sera douce et facile.

Enfin, le troisième point, (et c'est sans contredit le plus important de tous), est le plus grand avantage du commerce.

Sans doute, si Paris n'avait en vue que son commerce avec Orléans, et Orléans que son commerce avec Paris, peu leur importerait que le chemin de fer passât par telle ou telle direction: toute la question serait de savoir de quel côté on irait plus vite et à meilleur marché.

Mais est-ce par un prisme aussi étroit qu'on doit envisager les intérêts généraux du commerce? Quoi! trente lieues (par la ligne la plus directe) séparent Paris d'Orléans, et les villes et villages populeux qui sont situés dans cette étendue, leurs produits, leur consommation, tout cela ne compterait pour rien dans la balance? Ce n'est point dans les campagnes où la population, disséminée çà et là, est livrée aux travaux pénibles de la terre, que se trouvent les goûts et les besoins du luxe; c'est dans les populations agglomérées, riches et aisées; et que l'on compare ces différentes directions, et l'avantage restera, sans le moindre doute, à celle par Etampes.

Voilà pour le placement intermédiaire des produits de Paris.

Mais pour les objets de retour? De tous les temps, Etampes n'a-t-il pas été, pour ainsi dire, le moulin à farine de Paris? Ne sont-ce pas les superbes moulins qu'il renferme et tous ceux situés sur la Juine, qui convertissent en farine les immenses récoltes de grains que produit la Beauce? Et, certes, si les meuniers obtiennent (et ce n'est pas douteux) une diminution dans le prix du transport, alors ils étendront leur commerce sur Paris qui pourra, à son tour, faire au dehors des exportations de farine. De là, alors, un plus grand débit des grains de la Beauce et leur augmentation; car tout s'enchaîne, et le commerce ne peut jouir de quelque avantage sans que l'agriculture s'en ressente immédiatement. Ainsi, incontestablement, la direction par Etampes est préférable pour Paris.

Mais, envisageons la question par rapport à Orléans. Quels sont les produits territoriaux (car ce qui s'est dit pour Paris s'applique à Orléans en ce qui concerne les produits industriels), quels sont, dis-je, les produits territoriaux ou agricoles dont Orléans doit désirer principalement le débouché?

Ce sont ses vins et ses bois.

Et Orléans pourrait-il raisonnablement espérer d'en placer une plus grande quantité par la direction de Pithiviers? Non, certainement; car, de tous temps, le bois et le vin ont abondé de ce côté. Il en est tout autrement par la direction d'Etampes. Ici, point de vignes, point de forêts. Le bois et le vin se tirent d'Orléans ou de Pithiviers; et s'il s'établit un chemin de fer par la direction d'Etampes, c'est par ce chemin qu'arriveront ces denrées. Des entrepôts se formeront de distance en distance, où viendront s'approvisionner les campagnes circonvoisines. De là, par conséquent, un plus grand débit pour Orléans. Donc, la direction par Etampes offre aussi à cette ville, comme à Paris, un plus grand avantage que celle par Pithiviers.

Espérons donc que lorsque les études qui se poursuivent par la direction d'Etampes et qui présentent déjà les résultats les plus avantageux, auront été achevées, la commission d'Orléans, comme celle de Paris, donnera à ce projet la préférence sur tous les autres.

K.

Parmi toutes les voies de communication qui se dirigent de la capitale vers les différents centres de commerce et d'industrie du royaume, la ligne de jonction de la Seine à la Loire est sans contredit l'une des plus importantes; aussi depuis plusieurs siècles s'est-on occupé des moyens de réunir ces deux fleuves: le plus ancien canal qui ait été exécuté sur le territoire français, le canal de Briare, a eu pour objet d'établir cette réunion, qui a été complétée plus tard par les canaux d'Orléans et de Loing.

A une époque plus récente, une nouvelle voie de communication de la Seine à la Loire, le canal du Nivernais, a été projetée et entreprise par le Gouvernement: cette voie, encore inachevée, est également appelée à réaliser dans l'avenir des résultats d'une haute

PARIS À ORLÉANS.

1

importance pour l'approvisionnement de Paris et pour le développement de la richesse publique.

Enfin, une route de terre, où la viabilité est aussi facile que possible, établit entre Paris et Orléans, et par suite entre la Seine et la Loire, une troisième ligne de communication; et cette route, dans l'état actuel des choses, est parcourue journellement par une énorme quantité de voyageurs, et par tous les transports qui ne peuvent se soumettre aux lenteurs de la voie navigable.

Mais il faut bien le reconnaître, quelque faciles, quelque nombreuses que soient déjà les communications destinées à réunir Paris et Orléans, elles ne sont plus en rapport avec les besoins de l'époque, avec les exigences toujours plus impérieuses des spéculations commerciales, et surtout avec ce désir chaque jour plus ardent qui porte les hommes à se rapprocher davantage les uns des autres, à mettre davantage en commun les produits de leur travail et de leur intelligence: chaque jour, en un mot, l'on sent davantage le prix du temps, et tout ce qui peut servir à en ménager l'emploi est l'élément le plus certain de la prospérité publique.

A ce titre, l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans ne peut manquer de produire des résultats de la plus haute importance, et aussi ce chemin est-il l'un de ceux dont le Gouvernement a fait étudier les projets à l'aide du fonds extraordinaire voté par les Chambres.

Une autre considération vient encore ajouter à l'importance du chemin de fer de Paris à Orléans: ce chemin pourrait faire, dans un avenir plus ou moins éloigné, la tête de deux lignes plus étendues qui se prolongeraient, d'une part, vers Tours, Bordeaux et Bayonne, et, d'autre part, vers Toulouse. Sans doute, on ne peut espérer que ces grandes lignes se construisent, du moins dans leur entier, d'ici à un petit nombre d'années; mais l'on ne peut douter qu'elles ne reçoivent tôt ou tard leur exécution, et l'on con-

RÉSUMÉ.

L'utilité publique d'un chemin de fer de Paris à Orléans est incontestable; elle a été proclamée par toutes les commissions d'enquête, qui ont été unanimes sur ce point, tout en différant d'opinion sur la meilleure direction à adopter dans l'intérêt des localités intermédiaires. Il nous paraît incontestable que la ligne que nous proposons, ayant de faibles pentes, un développement plus court que la route royale, et desservant toutes les localités les plus importantes des départements traversés, est celle qui satisfait le mieux à toutes les conditions qu'il s'agissait de réaliser.

II - L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER EN ESSONNE ET À EPINAY-SUR-ORGE

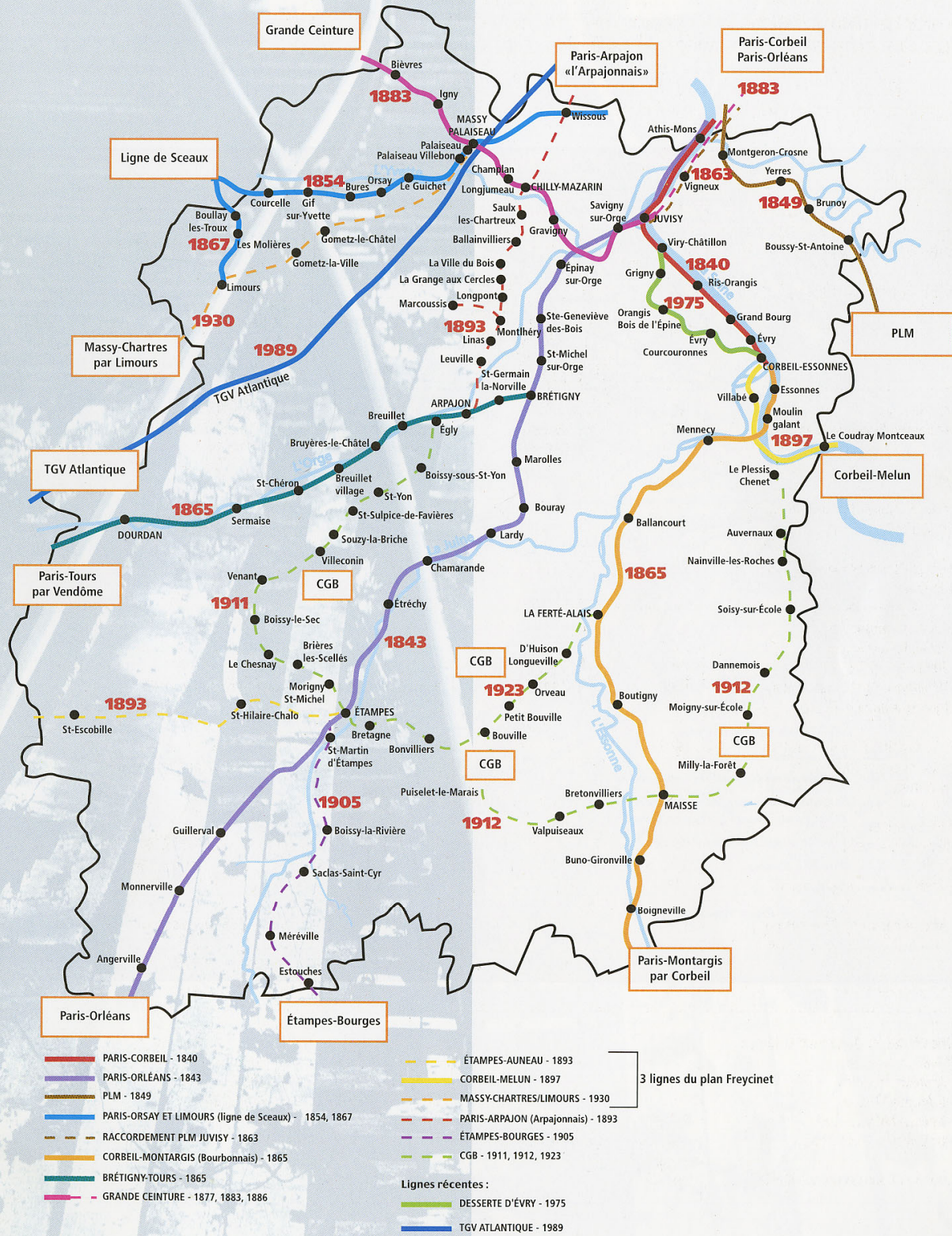
Doc. 5 : Tableau chronologique de la mise en place et du développement des lignes de chemin de fer en Essonne.

Brochure *Hommes, rails et trains en Essonne*. Arch. dép. Essonne - 2003

Lignes	Mise en service	Electrification	Observations	Aujourd'hui
Paris-Austerlitz à Juvisy et Corbeil	1840	1903	Prolongement Austerlitz à Paris-Quai d'Orsay : 1900	RER C/D
Juvisy-Orléans par Brétigny	1843	1926		RER C
Paris-Lyon par Melun	1849	1950	Mise en service Paris-Lyon : 1854 Raccordement Lyon-Marseille : 1856 Raccordement Juvisy : 1863	En activité RER D
Paris-Orsay et Limours (ligne de Sceaux)	1854 1867	1939 (Massy-St Rémy)	Particularité : utilisation des trains articulés sur voie large, inventés par Arnoux. Mise aux normes : 1891 Exploitée en partie par la RATP en 1938 (Paris-Luxembourg à Massy)	RER B
Paris-Montargis (Bourbonnais) par Corbeil	1865	Années 1980		RER D
Brétigny-Tours par Dourdan et Vendôme	1865	1924		RER C
Grande Ceinture : - Noisy-le-Sec-Juvisy - Juvisy-Versailles - Villeneuve-St-G-Massy-Palaiseau (ligne stratégique d'État)	1877 1883 1886	1947 1947	Trafic voyageurs supprimé à partir de 1935 sauf Juvisy-Versailles-Chantiers Pont de Rungis-Massy-Palaiseau rétabli en 1977	RER C
Paris-Arpajon (Arpajonnais) et embranchement Marcoussis-Monthéry	1893		Particularité : chemin de fer sur route Supprimé en 1936, remplacé en 1937 par ligne d'auto-bus	
Plan Freycinet : - Étampes-Auneau	1893		Trafic voyageurs supprimé fin des années 1930 Trafic marchandises supprimé fin des années 1960	RER D
- Corbeil-Melun et Montereau	1897			
- Massy-Palaiseau-Chartres par Limours	1930		Trafic voyageurs supprimé en 1939. Déclassement en 1953 Ligne expérimentale de l'aérotrain en 1965 au nord de Limours (projet sans lendemain)	TGV entre Massy et Paris
Chemin de fer de grande banlieue (CGB) - Arpajon-Étampes - Étampes-Maisse - Maisse-Milly-Corbeil - Bouville-La-Ferté-Alais	1911 1912 1912 1923		Fermetures progressives des lignes du CGB, fin des années 1940 /début des années 1950	
Étampes-Bourges par Méréville	1905		Trafic voyageurs réduit après la deuxième guerre mondiale et reporté sur route en 1969	St-Martin d'Étampes, tête de ligne RER C

Lignes récentes : desserte d'Evry, 1975 - TGV Atlantique, 1989

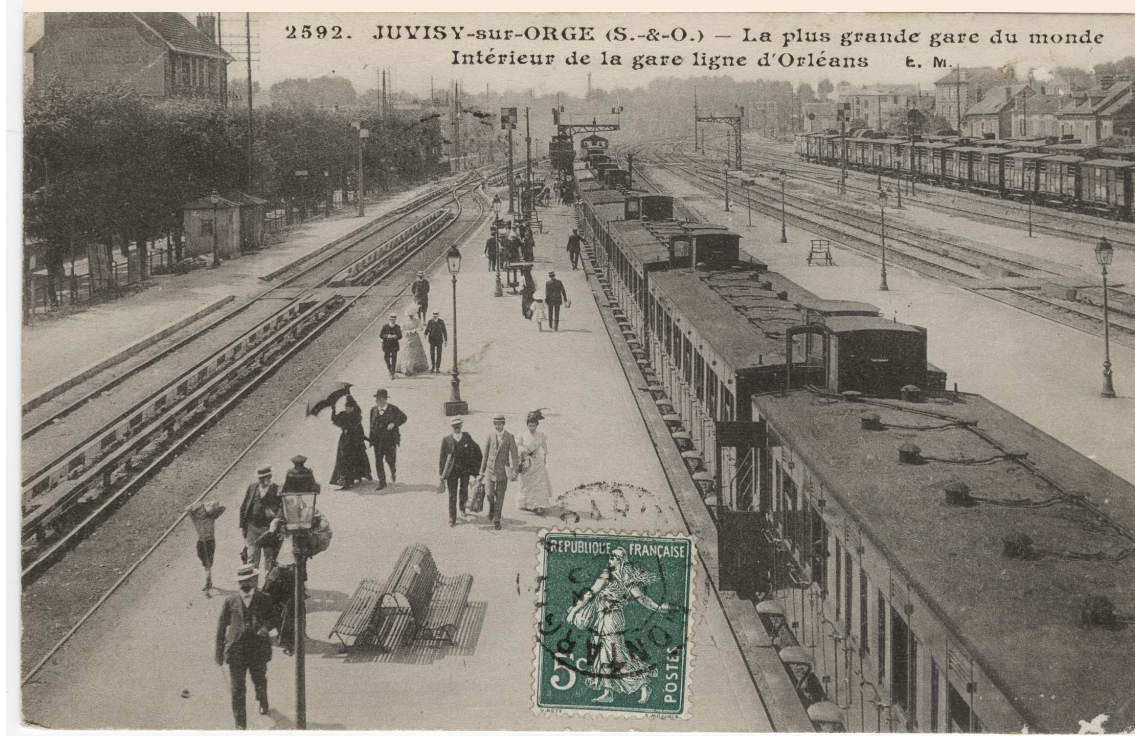
Le réseau ferré en Essonne



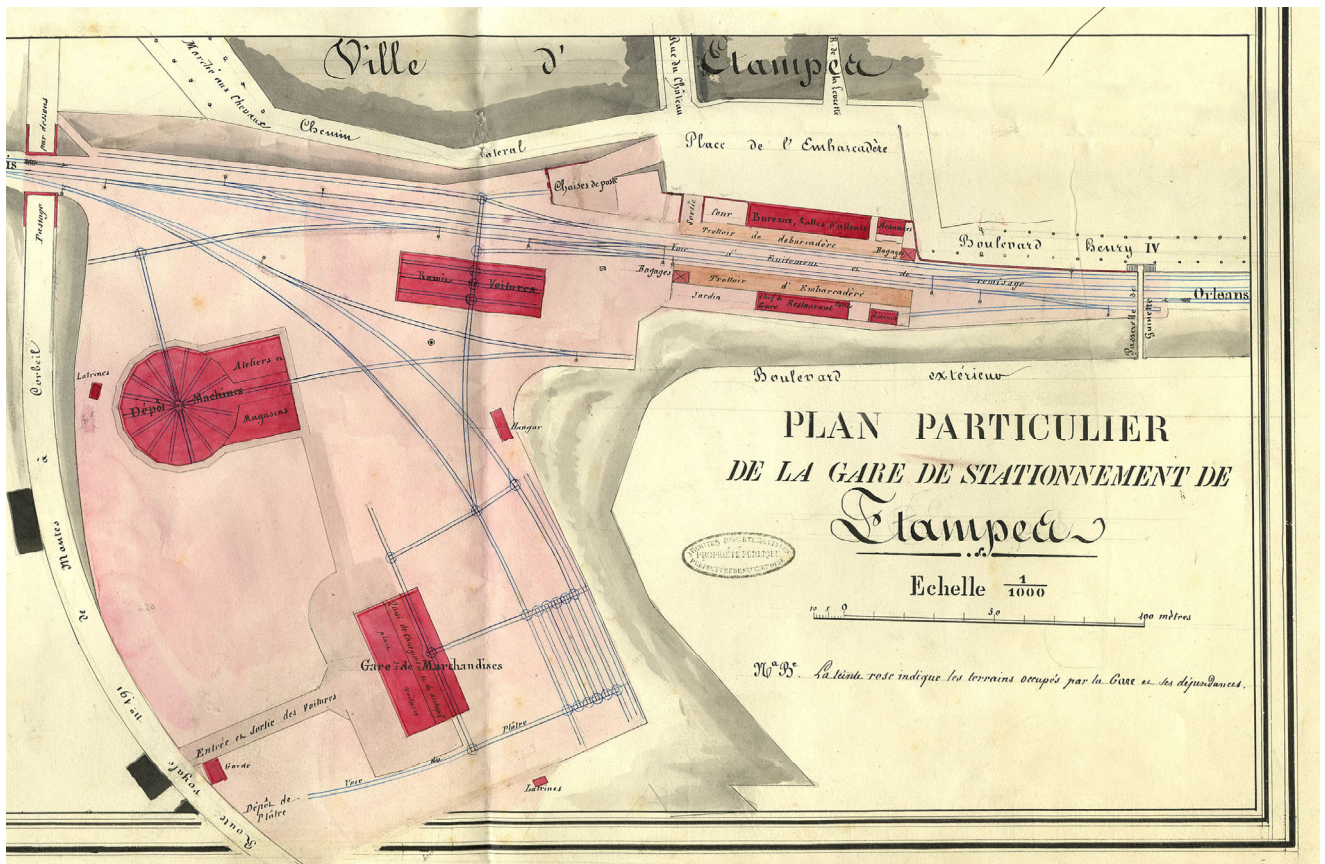
Doc. 8 : La fourche de Juvisy, Champin. Arch. dép. Essonne - INFOLIO/102.



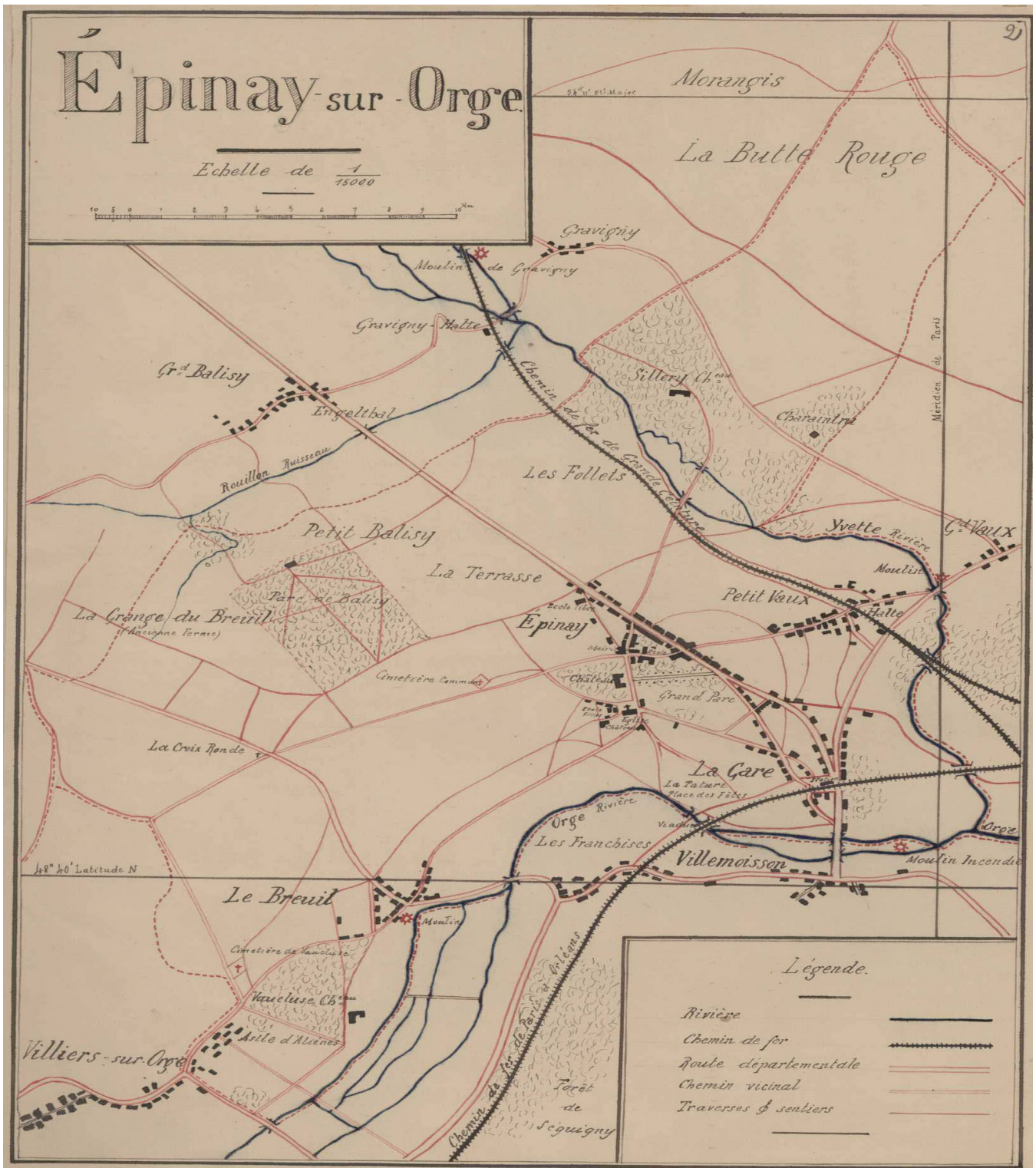
Doc. 9 : La gare de Juvisy-sur-Orge, 1908. Arch. dép. Essonne - 2Fi94/152



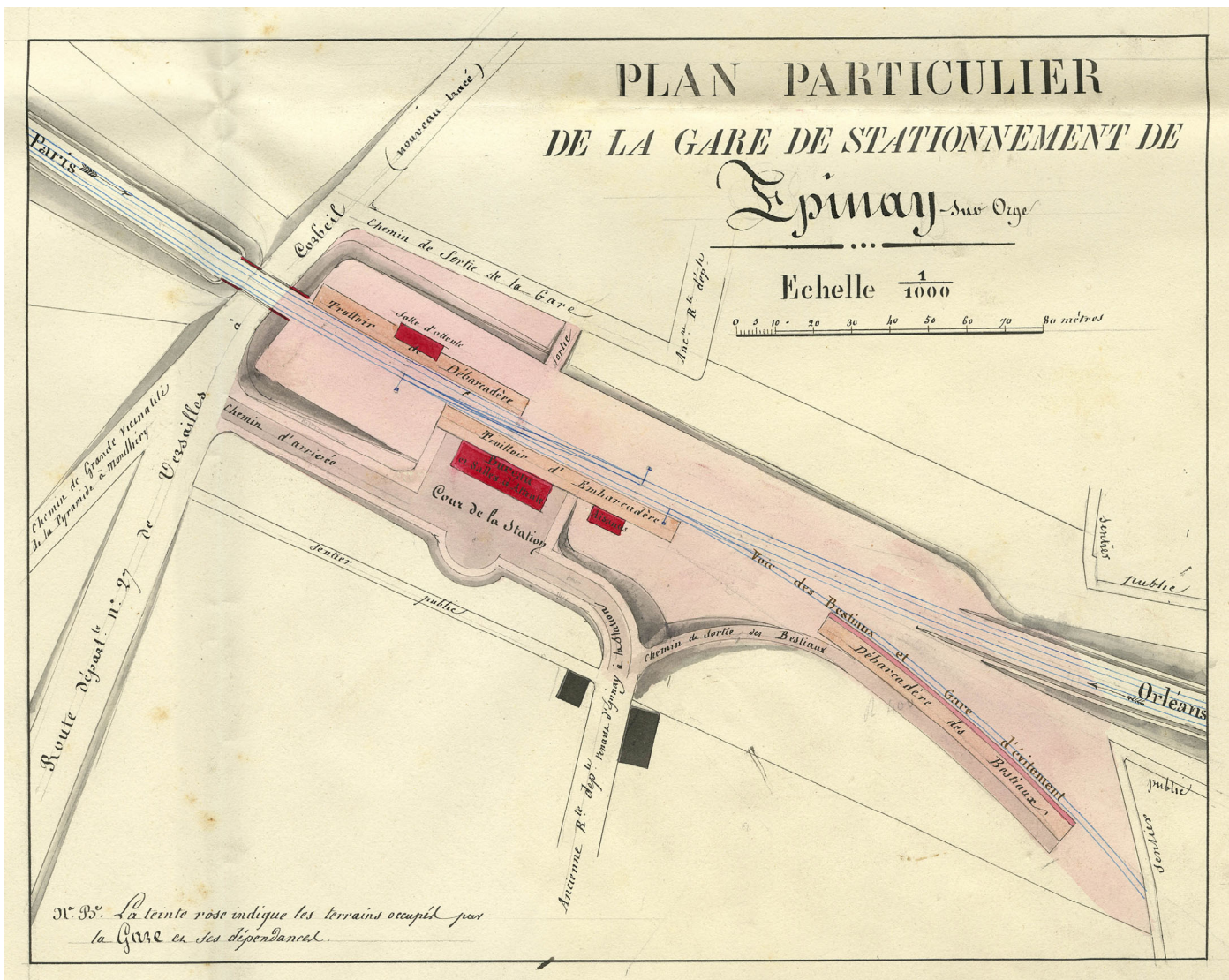
Doc. 10 : Extrait de la carte générale du tracé du chemin de fer de Paris à Orléans, plan de la gare d'Etampes, 1845. Arch. dép. Essonne - 5S/5.



Doc. 11 : Plan de la commune d'Épinay-sur-Orge, mai 1843.
Arch. dép. Essonne - 5S/5



Doc. 12 : Plan de la gare d'Epinay-sur-Orge.
 Arch. dép. Essonne - 5S/5

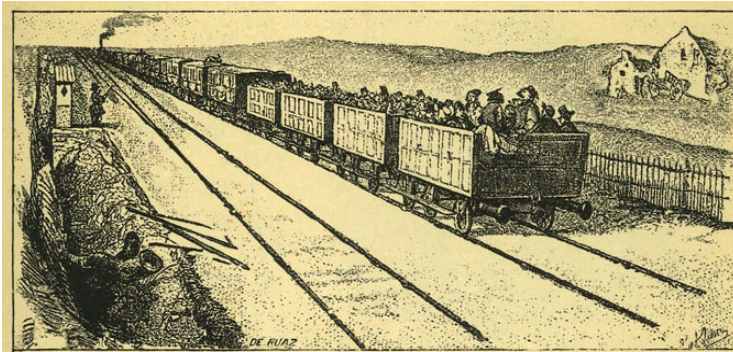


Doc. 13 :
La gare d'Épinay-sur-Orge, vers 1910.
Arch. dép. Essonne - 2Fi67/40



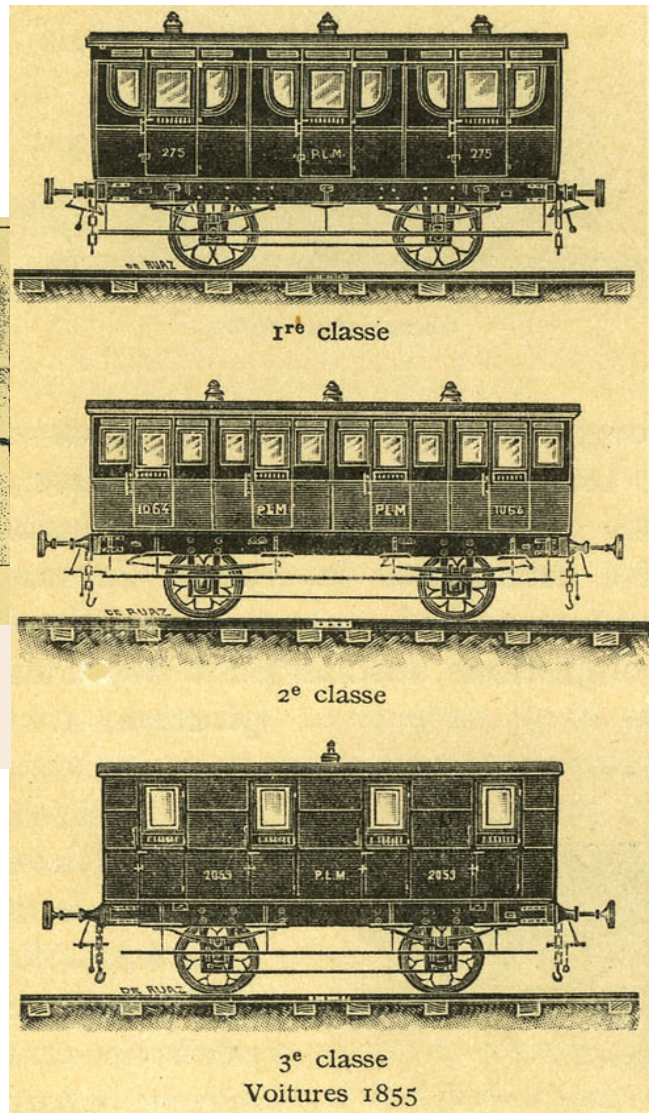
Doc. 14:
Le viaduc d'Épinay-sur-Orge.
Arch. dép. Essonne - 2Fi67/42

LE MATÉRIEL ET LES CONDITIONS DU VOYAGE



Le confortable à l'origine des chemins de fer (d'après V. Adam)
(Collection de M. R. Garnier)

Doc. 15 : Voitures du chemin de fer,
extrait de *Hommes et choses du PLM, 1910.*
Arch. dép. Essonne - inquarto/902



Doc. 16 : Guide indispensable des voyageurs sur le chemin de fer de Paris à Orléans, 1841,

Tableau de fréquentation de voyageurs.
Arch. dép. Essonne - inseize/367

MOUVEMENT MENSUEL DES VOYAGEURS
Du 20 septembre 1840 au 31 mai 1841.

MOIS.}	NOMBRE DE VOYAGEURS PAR VOITURES DE			TOTAUX.
	1re classe.	2e classe.	5e classe. Wag. découverts.	
Septembre 1840 (1). . .	2,507	22,973	„	25,480
Octobre — . . .	6,751	66,861	„	73,612
Novembre — . . .	3,869	47,476	„	51,345
Décembre — . . .	2,411	45,365	„	47,776
Janvier 1841. . .	1,931	41,058	„	42,989
Février — . . .	2,358	40,850	„	43,208
Mars — . . .	4,347	52,455	„	56,802
Avril — . . .	4,607	32,438	32,558 (2)	69,603
Mai — . . .	6,999	37,494	50,086	94,579
Totaux. . .	35,780	386,970	82,644	505,394

UNE SOCIÉTÉ TRANSFORMÉE ?

Doc. 17 : Tableau statistique démographique de la commune d'Épinay-sur-Orge.

Paroisse et communes de France, Dictionnaire d'histoire administrative et démographique, Région parisienne, sous la direction de J. Dupâquier et J.P. Bardet, Editions CNRS, Paris, 1974.

Démographie contemporaine (hab.)					
1968	9 032	1962	+6 018	1954	5 027
1946	+3 649	1936	+3 944	1931	+3 167
1926	+2 928	1921	+2 230	1911	+2 148
1906	+2 037	1901	+1 910	1896	+1 873
1891	+1 868	1886	+1 787	1881	+1 620
1876	+1 506	1872	+1 309	1866	+743
1861	+587	1856	+553	1851	+523
1846	+513	1841	+512	1836	+511
1831	544	1826	573	1820	563
1817	+600	1806	660	1801	638
an IV	711	an II		1790	697

LA PROMOTION DU CHEMIN DE FER EN ESSONNE



Doc. 18 : Affiche du chemin de fer Paris-Orléans.

Arch. dép. Essonne -18Fi/2687

Doc. 19 : Affiche pour le chemin de fer d'Orléans, ligne de Paris à Sceaux et Limours.
Musée de l'Ile-de-France – Sceaux. Photographie Lemaître .

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

PARIS À SCEAUX & LIMOURS

TOUR DE CHEVREUSE

ROBINSON

VAUX DE CERNAY

<p>ARCUEIL — Les aqueducs — Ecole Albert-le-Grand.</p> <p>BOURG-LA-REINE — Lycée Lakanal — (Commune de Sceaux).</p> <p>SCEAUX — Son parc.</p> <p>FONTENAY-AUX-ROSES — Fosses Bazin — Plateau de Châtillon — Bagneux — Collège Sainte-Barbe-des-Champs.</p> <p>SCEAUX-ROBINSON — Robinson — Bois de Plessis-Piquet — Vallée aux Loups — Châtenay — Aulnay.</p> <p>BERNY — Route de Versailles — Malalry — Petit-Bicêtre — Fresnes — Rangis.</p> <p>ANTONY — Ses jolis points de vue — Wissous.</p> <p>MASSY — Verrières et ses bois — Chilly — Morangis.</p>	<p>PALAISEAU — Les Bords de l'Yvette — Champlan — Longjumeau.</p> <p>ORSAY — Son frais paysage — Ses châteaux — La Gorge des Hucheries.</p> <p>BURES — Village au bord de l'Yvette — Eglise du XIII^e siècle.</p> <p>GIF — Son Ermitage et son château.</p> <p>S'-REMY-LÈS-CHEVREUSE — Ses beaux vallons — Ruines de Chevreuse — Dampierre et son château — Les Vaux de Cernay.</p> <p>BOULLAY-LES-TROUX — Ravins de Nervilliers — Splendides vues boisées recherchées par les peintres.</p> <p>LIMOURS — Ses belles promenades — Forges-les-Bains — Ses Eaux minérales — Bonnettes et son château.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

IMP. F. CHAMPENOIS.

66, BOUL. ST. MICHEL - PARIS.

LE TRAIN, UN MOTEUR DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE EN ESSONNE

Doc. 20 : Catalogue de l'usine Decauville, présenté à l'Exposition Universelle de 1878.
Arch. dép. Essonne - 78J81/14

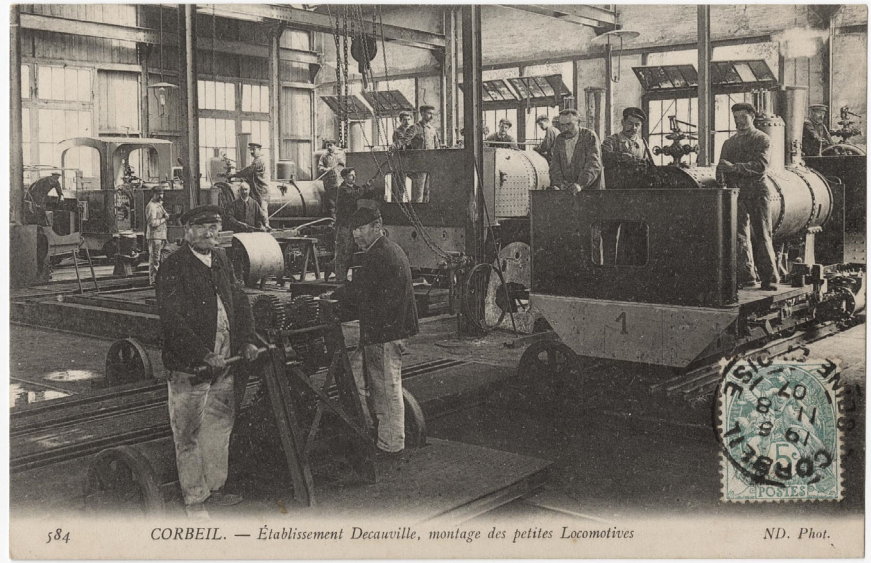


Doc. 21 : Vue générale des ateliers Decauville Ainé, 1882.
Arch. dép. Essonne - 79J81/14

Impacts du train sur les hommes et les activités : une société nouvelle

Doc. 22 : Atelier de montage des locomotives Decauville.

Arch. dép. Essonne - 2FI52/750



584

CORBEIL. — Établissement Decauville, montage des petites Locomotives

ND. Phot.



Doc. 23 : La une du journal *La Tribune des cheminots*, 15 janvier 1928.

Arch. dép. Essonne - 26J/206

Doc. 24 : Gravure d'après Bertall, 1847.

- Les messageries assuraient un service de transport par voiture à cheval.



(D'après Bertall)

(Cahier des Charges des Chemins de fer, Hetzel 1847)

IV - LE TRAIN AU XX^e SIÈCLE :

LES TRANSFORMATIONS URBAINES À EPINAY-SUR-ORGE ET LES PROBLÉMATIQUES ACTUELLES DANS LA GÉOGRAPHIE DU TERRITOIRE DES BANLIEUES

Doc. 25 : Extraits de la synthèse « Opération Banlieues 89 » [Programme ville pilote de banlieue], par Christian Jeu, Vice-président du Conseil Général de l'Essonne et Maire d'Epina-sur-Orge, et C. Gonzague, architecte, 1984. Arch. dép. Essonne - 1397W/6

EPINAY SUR ORGE

"BANLIEUES 89"

- Présentation de la ville :
Nombre d'habitants ≠ 10.000 (recensement 1975 : 9366)
Surface: 444 ha
Nombre habitants/ha : 21
Maire Conseiller Général : M. Jeu

I - THEME : AMELIORATION DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN
COMMUN - LES GARES SNCF

II - CONDITIONS GENERALES

Pour réussir cette intervention et promouvoir les services publics, 2 types d'actions vont être entreprises.

1) Mise en valeur des abords immédiats des gares

- . amélioration des conditions d'accès : liaisons piétonnes, automobiles.
- . confort, agrément et sécurité des usagers.
- . parcs de stationnement de courte durée véhicules particuliers et arrêts bus interurbain.

2) Création de services annexes et complémentaires renforçant l'attractivité des services publics de transports en commun:

- . les secteurs riverains des gares retrouvant des vocations d'accompagnement telles que commerciales, de services et d'accueil (antennes administratives, gardien etc ..)

A terme ces aménagements viennent renforcer le fonctionnement des transports. Ils sont destinés à "fixer" la clientèle actuelle et à "attirer" des nouveaux voyageurs. A titre d'exemple prenons le soutien du commerce local. Cette action a pour but de montrer qu'il deviendra plus "inconfortable et moins rentable" d'acheter à l'extérieur (lieu de travail) ce que l'on va trouver dans sa ville à proximité des trajets domicile/gare.

EPINAY SUR ORGE possède deux gares SNCF :

- la gare principale (Paris Austerlitz)
- la gare de Petit Vaux (Massy Palaiseau)

1) La gare principale, 1er trajet vers les Rossays

3 secteurs doivent être améliorés :

a) La gare

- . Les accès directs (entrées/sorties)

NB : une première tranche de travaux a été réalisée pour recalibrer les souterrains, redonnant ainsi aux usagers des conditions normales de fréquentation. Cette intervention est très appréciée des voyageurs, elle doit être poursuivie.

- . Les abords

Pour s'éloigner de la gare les voyageurs doivent retrouver des espaces accueillants et sûrs. Les actions concernent :

- la réalisation de cheminements piétons (vers le parc de stationnement des Rossays, vers le centre ville) le long des mails.
- le stationnement de courte durée, les arrêts des bus urbains (créés récemment)
- la signalisation, l'accueil (abris), l'éclairage et le paysagement.

Doc. 26 : Note technique de l'architecte C. Gonzague, 1984. Arch. dép. Essonne - 1397W/6

Une mission rattachée directement au Cabinet de Monsieur le Premier Ministre vient d'être créée. Elle a pour vocation d'aider les élus locaux à résoudre les problèmes spécifiques des banlieues.

EPINAY-SUR-ORGE a posé sa candidature. Le projet en cours d'élaboration a pour thème : « l'amélioration de l'usage des transports en commun ».

Améliorer les conditions d'usage d'un transport en commun suppose le maintien à un niveau élevé de la qualité de ce service mais cela implique également des mesures complémentaires telles que : facilité d'accès, surtété des déplacements, possibilités de stationnement, présence de services et commerces annexes, etc.

Le trajet domicile - gare doit être transformé pour ne plus ressembler à un vaste désert que l'on s'empresse de traverser afin d'en réduire l'inconfort.

Ces déplacements doivent s'inscrire à l'intérieur d'un environnement urbain rénové.

Dans le cadre de « Banlieue 89 » les projets présentés par la ville d'EPINAY-SUR-ORGE concernent la réhabilitation des espaces urbains aux abords des gares et la promotion de services venant améliorer la vie quotidienne des Spino-liens.

1) LA GARE PRINCIPALE

Les principales liaisons piétonnes vont être renforcées

Poursuivant la première tranche de travaux (élargissement du passage souterrain), des chemins piédestres vont être aménagés allant vers le centre ville et le parc de stationnement des Rossays.

Le paysage urbain embelli

Un mail habillera la place de Stalingrad et marquera l'espace réservé aux piétons. Des places de stationnement (1 h) seront maintenues aux abords immédiats de la gare.

Les arrêts du bus urbain, l'éclairage et divers aménagements urbains et paysagers : bancs, arbustes sont prévus.

L'accès au parc de stationnement des Rossays sera facilité par la protection du passage piétons route de Corbeil, à l'aide de feux et par le prolongement des trottoirs sur une plate-forme signalant ce chemin.

La rénovation du Week-End est réalisée dans le cadre de l'implantation de logements sociaux aux abords des gares. Les espaces publics ont été particulièrement étudiés, le confort de l'usager amélioré par la présence de quelques commerces et services.

La sécurité des biens et des personnes améliorée

Le parc de stationnement des Rossays a été mis en œuvre pour faciliter l'accès aux transports en commun. Il présente encore des conditions insuffisantes de sécurité.

De nouvelles liaisons recherchées vers le centre ville

Le second trajet allant de la gare principale vers le centre ville s'attachera à montrer que de nombreuses activités commerciales et de services existent en centre ville et qu'il est plus confortable de ne pas avoir à transporter ce que l'on trouve sur place. Cette amélioration est bénéfique pour tous y compris pour l'économie locale par le maintien des recettes et donc de l'emploi.

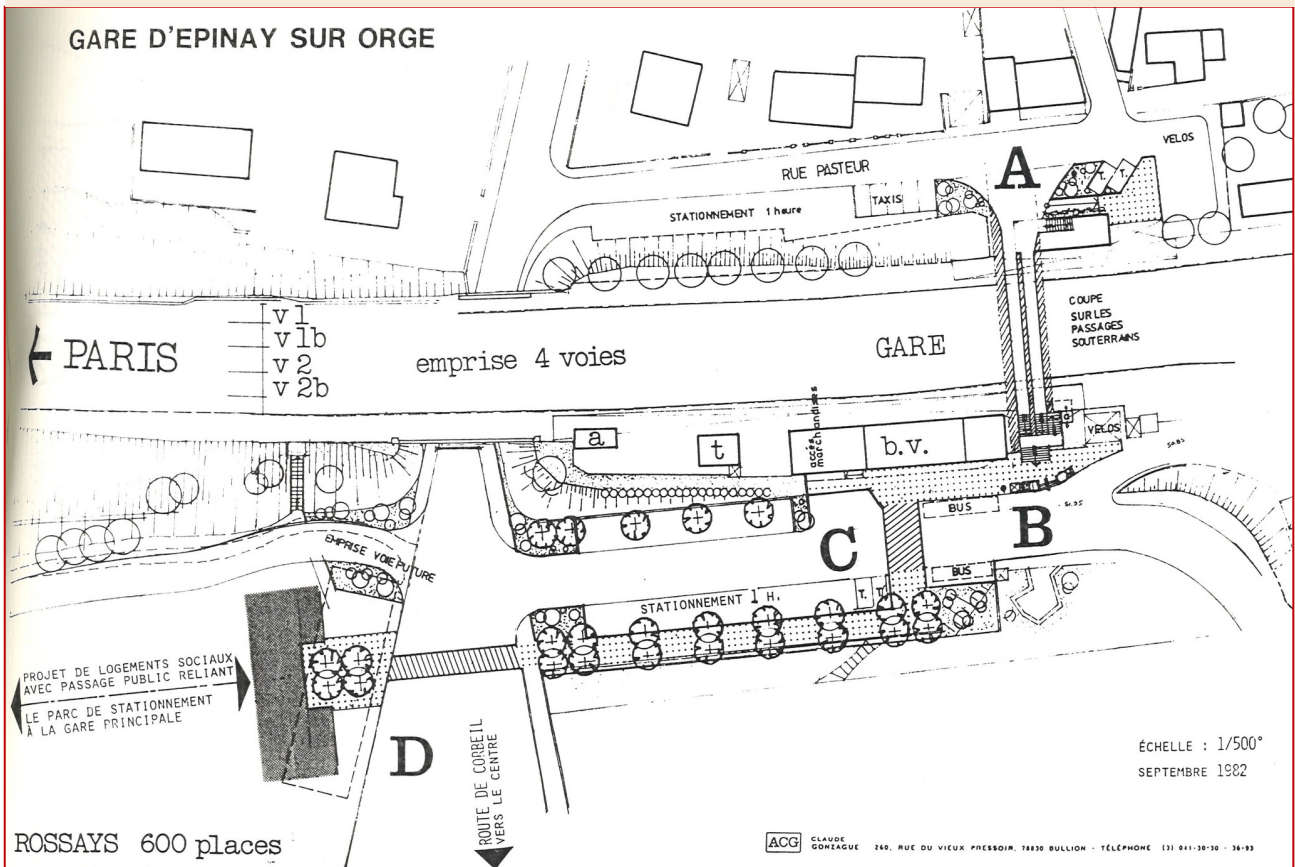
2) LA GARE DE PETIT VAUX

Le simple arrêt faisant office de gare doit être transformé. De très nombreux contacts ont été pris avec les représentants de la SNCF. Un accord de principe est intervenu sur la réalisation d'un nouvel ensemble : bâtiments voyageurs et passages souterrains. Il ne manque plus que les financements ! L'intérêt d'un tel équipement ne fait aucun doute. La ville se développe dans cette direction par la réalisation de l'hôtel et des futurs parc urbain et zone artisanale.

C. GONZAGUE
Architecte

Doc. 27 : Plan des quartiers réaménagés dans le cadre de l'opération d'urbanisme « Banlieues 89 ».

Arch. dép. Essonne - 1397W/6.



Doc. 28 : Compte-rendu de la candidature d'Epinais-sur-Orge pour l'opération « Banlieues 89 », 1984.

Arch. dép. Essonne - 1397W/6

VILLE D'EPINAY/ORGE

Programme BANLIEUE 89

*remis le 29/10 par M. Juc
au Prefet Ghey*

La candidature de la ville d'EPINAY/ORGE a été retenue par la Mission Banlieue 89 le 24 Juillet 1984.

Le programme et le thème proposé s'applique à :
"L'amélioration de l'usage des transports en commun".

Les principales opérations sont :

1) La gare principale SNCF

Cette action entre dans le cadre de la revitalisation des quartiers proches des gares et la disparition des friches industrielles. Elle prolonge la première série d'aménagements (1982) liée à l'amélioration de l'accessibilité de la gare et au stationnement automobile.

Les principales interventions concernent :
- l'étude du carrefour (Route de Corbeil)
- la redéfinition des aires de stationnement
- le paysagement des abords

2) La gare de Petit-Vaux

La ville d'Epinais a réussi à implanter une zone artisanale et un parc urbain dans un secteur en plein essor : la ZAC des Graviers.

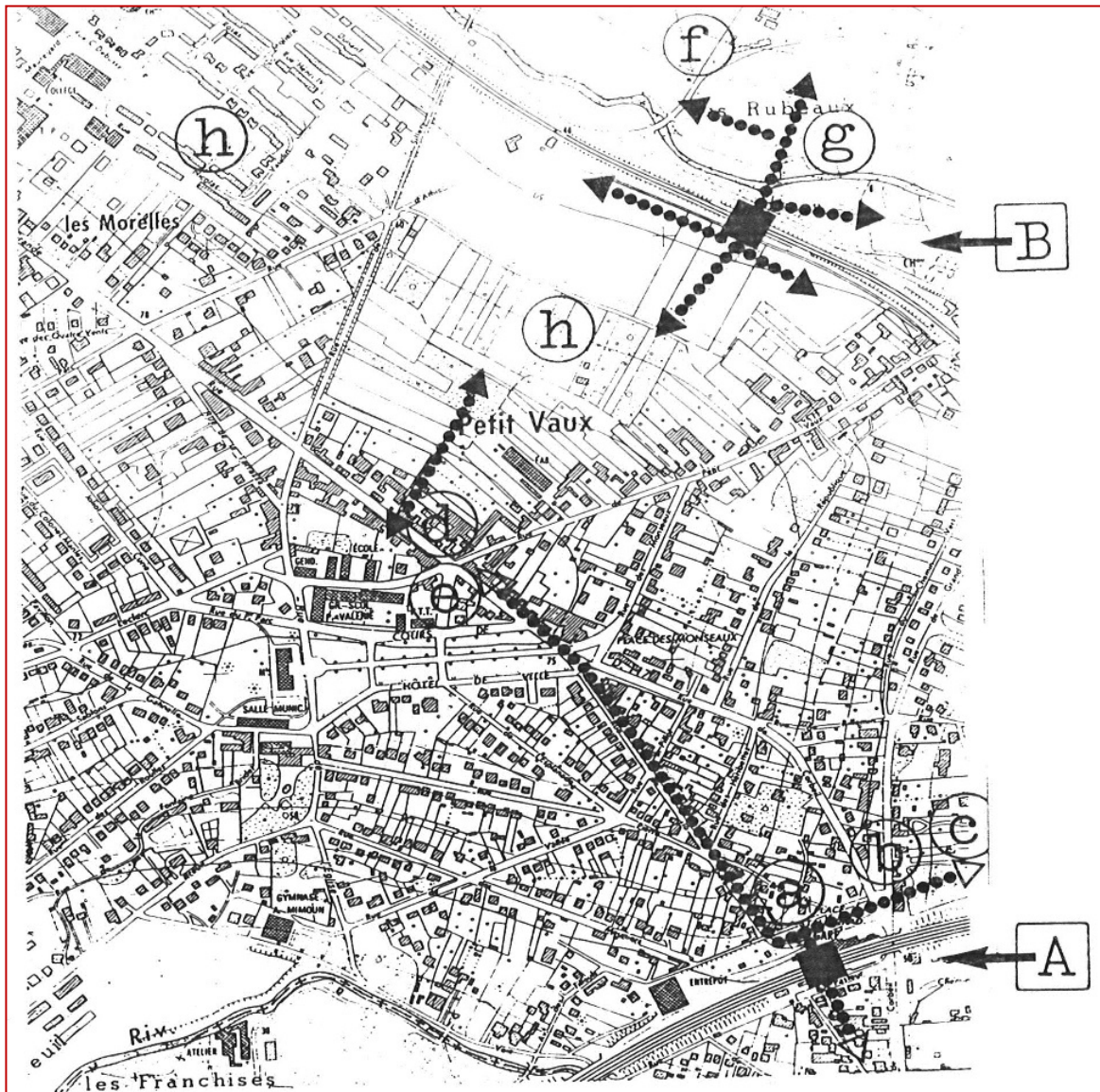
Pour améliorer les conditions d'accueil, de sécurité et maintenir un niveau de service acceptable, la ville a repris contact avec les services de la SNCF afin de créer une nouvelle gare (B.V.).

Cette opération s'intègre dans la politique poursuivie par la SNCF visant la suppression des passages à niveaux ; (2 sont concernés par cet aménagement).

Les principaux travaux sont :

- la reconstruction d'un bâtiment voyageurs
- la création d'un passage souterrain (ZAC/parc urbain Zone Industrielle)
- l'amélioration des abords (plantations, éclairage)
- la création d'aires de stationnement autos.

Doc. 29 : Schéma des secteurs à réaménager,
extrait du compte-rendu de la candidature
d'Épinay-sur-Orge pour l'opération « Banlieues 89 », 1984.
 Arch. dép. Essonne - 1397W/6



SECTEURS AMENAGES

- A gare principale
 A accès directs
 B logements sociaux (le Week End, programme en cours)
 C le parc de stationnement des Rossays
- D centre ville: commerces, services
 E le marché
- B gare de Petit Vaux
 F zone artisanale, hotel
 G parc public,
 H logements sociaux(existants)

QUESTIONS :

Doc.1 et 2 :

- 1) Quelles sources d'énergie utilise la locomotive ?
- 2) Quel autre moyen de transport est visible sur la gravure ?
- 3) D'après vous, pourquoi ce moyen de transport va-t-il être amené à disparaître ?

Doc.3 :

- 1) D'après l'article, quels sont les trois projets envisagés pour le tracé de cette ligne ?
- 2) Pour quelles raisons la création de cette ligne est-elle nécessaire pour Paris ? Et pour Orléans ?
- 3) Tous les habitants vont-ils en profiter de la même façon selon l'article ?

Doc.4 :

Quelles justifications économiques et sociales sont avancées pour encourager la création de cette ligne de chemin de fer ?

Doc.5 et 6 :

- 1) Quelles sont les deux lignes de chemin de fer les plus anciennes en Essonne ?
- 2) A quelle date a été construite la ligne qui dessert Epinay-sur-Orge ?
- 3) Quelle était alors sa destination ?

Doc.7 :

- 1) Repassez en noir la route de Paris à Lyon. Que remarquez-vous à Juvisy ?
- 2) Comment appelle-t-on une telle bifurcation (voir Doc.7 et 8) ?

Doc.8 et 9 :

- 1) Quels aménagements visibles ici témoignent de l'âge industriel ?
- 2) Décrivez l'image et citez les matériaux utilisés.

Doc.10 :

Nommez le lieu où patientaient les passagers. Où descendaient-ils ?

Doc.11 :

Citez les deux lignes de chemin de fer qui desservait la commune d'Epinay-sur-Orge.

Doc.12 :

- 1) Montrez que l'aménagement de cette gare a modifié le tracé d'une ancienne voie de circulation.
- 2) Quels éléments montrent que le train n'était pas seulement utilisé pour le transport des personnes ?

Doc.13 et 14 :

De quelles façons l'arrivée du train à Epinay-sur-Orge a-t-elle modifié le paysage ?

Doc.15 et 16 :

- 1) Combien y'avait-il de classes ?
- 2) Quelle est la plus luxueuse ? La plus simple (économique) ?
- 3) Que pensez-vous du confort des chars à banc ?
- 4) Le train a-t-il rencontré un fort succès ? Justifiez.

Doc.17 :

L'arrivée du train a-t-elle eu un impact immédiat sur la démographie de la commune ?

Durant quelles décennies du XX^e siècle la croissance démographique d'Epinay-sur-Orge a-t-elle été la plus importante ?

Doc. 18 et 19 :

Donnez la nature de ces deux documents.

- 2) De quel mode de transport font-ils la promotion ?
- 3) Comment vantent-ils le mode de transport ? Le territoire de l'Essonne ?
- 4) A quelle catégorie sociale s'adressent-ils en priorité ? Justifiez avec les deux documents.
- 5) Quelles catégories de population étaient aussi concernées par ce transport ? Justifiez.

Doc.20 :

- 1) Que fabriquait-on dans l'usine Decauville ?
- 2) Où était-elle installée ?
- 3) Dans quel contexte international cette innovation de l'industrie Decauville s'inscrit-elle ?

Doc. 21 :

Montrez que cette usine s'inscrit dans la période de la Révolution industrielle (Justifiez votre réponse en décrivant les bâtiments, le lieu de travail des ouvriers, etc.)

Doc.22 :

De quelles façons l'industrialisation a-t-elle modifié le travail des hommes ?

Doc.23 :

- 1) Qu'est-ce qu'un syndicat ?
- 2) Quel est l'objectif d'un syndicat ?
- 3) Comment s'appelle le syndicat qui regroupe les cheminots ?

Doc.24 :

Que représente la gravure ? Expliquez-la.

Doc.25 :

Quels objectifs sont annoncés par le maire d'Epinay-sur-orge concernant le réaménagement de certains quartiers de la ville? De quels quartiers s'agit-il ?

Doc.26 à 29 :

Pourquoi est-il essentiel pour les habitants de la ville que ces quartiers soient réaménagés ?

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