

Paris-Jardins à Draveil

Attraction de la gare de Juvisy et mobilité résidentielle des Parisiens vers la banlieue moyenne

Serge Bianchi Professeur émérite de l'université, président du Cercle littéraire et historique de Draveil

En septembre 1911, Paris-Jardins devient la « première ville-jardin coopérative », sur un domaine de quarante-trois hectares à Draveil. Une affiche lancée à cette occasion attire l'attention des futurs sociétaires sur les avantages des transports collectifs : « À quinze minutes de la gare / Trajet en vingt minutes / 180 trains par jour. » Certes, ce n'est qu'un des avantages de la ville modèle rêvée par les pionniers. L'affiche montre un « site admirable », un château (la maison commune), une perspective, des jardins vastes et entretenus, des pavillons attrayants, un éclairage public, un couple de promeneurs paisibles, des extraits des statuts, un prix du terrain défiant toute concurrence. Mais l'offre de transports est particulièrement intéressante. Elle attire l'attention sur l'attraction exercée par la gare de Juvisy quant à la mobilité des Parisiens à la Belle Époque (1900-1914).

Nous étudierons cette attraction en centrant les analyses sur quatre points essentiels : avant la Grande Guerre les habitants de Paris-Jardins sont pratiquement tous des Parisiens, désireux de quitter les logements peu salubres de la capitale pour s'installer dans la banlieue verte ; ils disposent d'une offre de transport perfection-

née et accessible avec la gare de Juvisy ; les débuts de la cité sont étroitement associés à l'existence de la gare, de façon quotidienne ; enfin, Paris-Jardins n'est qu'un exemple parmi d'autres de l'attraction de la gare sur la mobilité des Parisiens, dans la première période de lotissements de la moyenne banlieue parisienne.

Des Parisiens en quête d'une cité idéale

Paris-Jardins est une société de Parisiens, créée sur le papier plus de deux ans avant l'achat du domaine de Draveil. En avril 1909, ils ne sont qu'une trentaine, autour d'Albert Mayer, employé de commerce de la maison américaine Markt (appareils ménagers), avenue de Parmentier, dans le 11^e arrondissement. En 1910, 276 « travailleurs du bureau, du magasin, de l'atelier ou voyageurs » sont devenus actionnaires de la société, toujours à la recherche du domaine idéal. Une majorité travaille dans le commerce, les grands magasins (59 % comme Mayer et Pernet, les « pères fondateurs »), les autres se répartissant entre les ouvriers d'art et les professions libérales, dont l'architecte Jean Walter et le docteur



Affiche de Gabriel Pernet.

Septembre 1911

Léon Filderman, deux pionniers essentiels¹. La plupart des administrateurs, qui se réunissent au siège social de l'avenue de la République (11^e arrondissement) puis rue Civiale (10^e arrondissement), et des sociétaires habitent l'est et du nord de la capitale. Beaucoup sont adhérents à la coopérative La Bellevilloise, qui compte neuf mille membres avant la Grande Guerre. Le concepteur de l'affiche, Gabriel Pernet, habite au 90 de la rue Lepic (métro Blanche). Le président Albert Mayer quitte Livry-Gargan pour la place Martin-Nadaud (20^e arrondissement) près du Père-Lachaise, avant d'habiter définitivement Paris-Jardins. On peut hésiter sur les qualifications sociologiques des pionniers de Paris-Jardins : petite bourgeoisie, couches moyennes, élite ouvrière ? Entre le

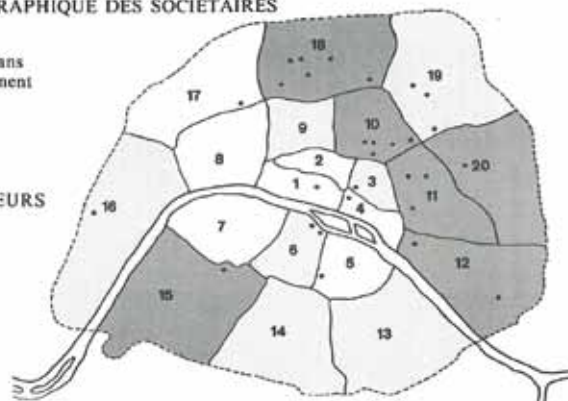
1. « Cinq pionniers de Paris-Jardins », in *Paris-Jardins. Entre utopie et réalité*. Les Amis de l'histoire et du patrimoine de Paris-Jardins, Mennecy, Imprimerie Emendo, 2011, p. 172-201.

ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES SOCIÉTAIRES (198 en 1910)

- Plus de 17 dans l'arrondissement
- De 6 à 9
- Moins de 4

ADMINISTRATEURS (29 en 1910)

- Résidence de l'administrateur



Implantation géographique des premiers sociétaires de Paris-Jardins en 1910.

monde du commerce majoritaire, les ouvriers qualifiés et quelques professions libérales. Dans les statuts de 1910 et dans le périodique *La Cité coopérative*, ils se présentent comme des travailleurs, des coopérateurs, à la recherche d'un « foyer confortable et hygiénique » à la campagne, un pavillon individuel qui offrirait « le confort moderne pour la femme et l'enfant », dans le refus de la spéculation et des intermédiaires. Au-delà des défections et des démissions, le noyau de sociétaires déterminés est décidé à acheter un des grands domaines disponibles dans la moyenne banlieue pour le transformer en une cité-jardins modèle, saluée dans la presse de l'époque. Le choix du domaine de Draveil est fortement lié à l'offre de transports publics et à l'attraction de la gare de Juvisy.

La supériorité de la ligne de Juvisy

Draveil a bénéficié tardivement des avantages de la ligne Paris-Orléans et de la position de la gare de Juvisy, sur la rive droite de la Seine. La gare de Juvisy a été inaugurée le 5 mai 1843, en remplacement de la

PARIS A MONTARGIS, PAR CORBEIL																								
1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	STATIONS	581	583	585	587	589	591	593	595	597	STATIONS	599	601	603	605	607	609	611	613		
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.		Paris (D)	9 40	11 30	13 20	15 10	17 00	18 50	20 40	22 30	Montargis (D)	5 40	7 30	9 20	11 10	13 00	14 50	16 40	18 30	20 20	
De Paris					Draveil	9 55	11 45	13 35	15 25	17 15	19 05	20 55	22 45	Migennes	5 55	7 45	9 35	11 25	13 15	15 05	16 55	18 45	20 35	
					Charenton	10 10	12 00	13 50	15 40	17 30	19 20	21 10	23 00	Lorcy	6 10	8 00	9 50	11 40	13 30	15 20	17 10	19 00	20 50	
					Maisons-Alfort	10 25	12 15	14 05	15 55	17 45	19 35	21 25	23 15	Beauchamp	6 25	8 15	10 05	11 55	13 45	15 35	17 25	19 15	21 05	
					Villeneuve-St-G.	10 40	12 30	14 20	16 10	18 00	19 50	21 40	23 30	Poiseux	6 40	8 30	10 20	12 10	14 00	15 50	17 40	19 30	21 20	
					Draveil	10 55	12 45	14 35	16 25	18 15	20 05	21 55	23 45	La Brosse	6 55	8 45	10 35	12 25	14 15	16 05	17 55	19 45	21 35	
					Ris-Orangis	11 10	13 00	14 50	16 40	18 30	20 20	22 10	24 00	Malceville	7 10	9 00	10 50	12 40	14 30	16 20	18 10	20 00	21 50	
					Evry	11 25	13 15	15 05	16 55	18 45	20 35	22 25	24 15	Boigneville	7 25	9 15	11 05	12 55	14 45	16 35	18 25	20 15	22 05	
					Corbeil-Essonnes	11 40	13 30	15 20	17 10	19 00	20 50	22 40	24 30	Maisse	7 40	9 30	11 20	13 10	15 00	16 50	18 40	20 30	22 20	
					Moulin-Galant	11 55	13 45	15 35	17 25	19 15	21 05	22 55	24 45	Boitigny	7 55	9 45	11 35	13 25	15 15	17 05	18 55	20 45	22 35	24 25
					Meynet	12 10	14 00	15 50	17 40	19 30	21 20	23 10	25 00	La Ferrière-Alais	8 10	10 00	11 50	13 40	15 30	17 20	19 10	21 00	22 50	24 40
					Ballancourt	12 25	14 15	16 05	17 55	19 45	21 35	23 25	25 15	Ballancourt	8 25	10 15	12 05	13 55	15 45	17 35	19 25	21 15	23 05	24 55
					La Ferrière-Alais	12 40	14 30	16 20	18 10	20 00	21 50	23 40	25 30	Moulin-Galant	8 40	10 30	12 20	14 10	16 00	17 50	19 40	21 30	23 20	25 10
					Boitigny	12 55	14 45	16 35	18 25	20 15	22 05	23 55	25 45	Corbeil-Essonnes	8 55	10 45	12 35	14 25	16 15	18 05	19 55	21 45	23 35	25 25
					Maisse	13 10	15 00	16 50	18 40	20 30	22 20	24 10	26 00	Evry	9 10	11 00	12 50	14 40	16 30	18 20	20 10	22 00	23 50	25 40
					Soigneville	13 25	15 15	17 05	18 55	20 45	22 35	24 25	26 15	Ris-Orangis	9 25	11 15	13 05	14 55	16 45	18 35	20 25	22 15	24 05	25 55
					Malceville	13 40	15 30	17 20	19 10	21 00	22 50	24 40	26 30	Juvisy	9 40	11 30	13 20	15 10	17 00	18 50	20 40	22 30	24 20	26 10
					La Brosse	13 55	15 45	17 35	19 25	21 15	23 05	24 55	26 45	Draveil	9 55	11 45	13 35	15 25	17 15	19 05	20 55	22 45	24 35	26 25
					Poiseux	14 10	16 00	17 50	19 40	21 30	23 20	25 10	27 00	Villeneuve-St-G.	10 10	12 00	13 50	15 40	17 30	19 20	21 10	23 00	24 50	26 40
					Beauchamp	14 25	16 15	18 05	19 55	21 45	23 35	25 25	27 15	Maisons-Alfort	10 25	12 15	14 05	15 55	17 45	19 35	21 25	23 15	25 05	26 55
					Beauchamp-La-Rolande	14 40	16 30	18 20	20 10	22 00	23 50	25 40	27 30	Charenton	10 40	12 30	14 20	16 10	18 00	19 50	21 40	23 30	25 20	27 10
					Lorcy	14 55	16 45	18 35	20 25	22 15	24 05	25 55	27 45	Bracy-Centure	10 55	12 45	14 35	16 25	18 15	20 05	21 55	23 45	25 35	27 25
					Migennes	15 10	17 00	18 50	20 40	22 30	24 20	26 10	28 00	Paris (D)	11 10	13 00	14 50	16 40	18 30	20 20	22 10	24 00	25 50	27 40
					Montargis (D)	15 25	17 15	19 05	20 55	22 45	24 35	26 25	28 15		11 25	13 15	15 05	16 55	18 45	20 35	22 25	24 15	26 05	

(*) Le tr. 589 ne prend que des voyageurs de 1^{re} classe à Corbeil.

Indicateur 1878 pour la ligne du PLM. On note que la station de Vigneux s'appelle Draveil.

gare de Viry-Chatillon, sur la ligne Paris-Corbeil, entre les gares d'Athis et de Ris. Elle dessert à partir de 1863 la ligne Villeneuve-Saint-Georges (sur la rive gauche) – Corbeil et la station de Vigneux (appelée Draveil-Vigneux) est inaugurée en 1863, pour la ligne du Bourbonnais. Les liaisons avec le centre de Draveil ne sont pas évidentes. La gare de Vigneux en est distante de trois kilomètres et l'omnibus qui vient de Villeneuve dessert le quartier de Mainville. La gare de Juvisy est plus proche du domaine des Laveissière (deux kilomètres), mais il faut emprunter un bac avant 1894, puis la rue de Juvisy. À partir de l'ouverture du pont métallique sur la Seine, en 1894, l'offre s'améliore. Le quartier de la Villa, proche de la gare, se crée entre 1872 et 1900. Une dizaine de rues bordées de pavillons en meulière abritent les propriétaires dont le syndicat insiste sur la desserte ferroviaire des deux compagnies (deux cents trains par jour, dont quarante-sept directs et semi-directs), les abonnements à la semaine, les lots de cinq cents mètres. Ainsi de nombreux Parisiens s'installent à proximité de la gare, et le quartier de la

Villa s'anime grâce aux restaurants, aux commerces, à la fête foraine, en bordure de Seine puis au rond-point des Fêtes.

C'est l'époque où la ligne de Juvisy «accuse une nette supériorité à partir de 1904»² sur les autres lignes, Saint-Lazare, du Nord et de Lyon. Pour l'exposition universelle de 1900, la tête de ligne devient la gare d'Orsay (1900). Elle est électrifiée entre Austerlitz et Orléans, dès 1903³. Le trajet direct entre Austerlitz et Juvisy n'est plus que de vingt minutes contre trente-et-une au début de la ligne. La ligne «pénètre au cœur de Paris, elle est quadruplée et électrifiée»⁴. La gare de Juvisy est devenue une plaque tournante pour les marchandises et les voyageurs, sinon «la plus grande gare du

2. *La croissance de la banlieue parisienne*. Jean Bastié, Paris, Presses universitaires de France, 1964, p. 126.

3. En 1906, la grande halle d'Austerlitz est littéralement transpercée dans sa largeur par la ligne de métro n° 5 dans le prolongement d'un viaduc traversant la Seine. Une station surélevée est implantée dans la halle.

4. *La croissance de la banlieue parisienne*. op. cit., p. 126.



La gare de Juvisy, « la plus grande gare du monde ». Carte postale, vers 1910

monde»⁵ ! La gare d'Austerlitz est adaptée à ces besoins nouveaux dans les années 1870. Entre 1904 et 1913, plus de quinze mille banlieusards s'y rendent à Paris et en reviennent chaque jour, auxquels on peut ajouter ceux qui empruntent la ligne de Corbeil vers la gare de Lyon. Les coûts des trajets sont en nette diminution grâce aux abonnements, aux cartes hebdomadaires et aux tarifs ouvriers, pour des revenus inférieurs à deux mille francs par an. Cette attractivité de la ligne et de la gare va beaucoup jouer dans l'installation de Paris-Jardins à Draveil.

Entre Paris et Draveil, la « première ville-jardin française » ?

Depuis 1909, les administrateurs de la société n'ont cessé de se documenter et de rechercher le domaine idéal, dans un cercle de trente kilomètres autour de la capitale. Ils ont visité des domaines situés aux antipodes : dans le nord, Aubergenville, Sannois, Saint-Ouen-l'Aumône ;

5. « Les débuts du chemin de fer en Essonne », Frédéric Delacourt, in *Le Républicain*, supplément au n° 3698, 26 janvier 2016, p. 13.

dans l'ouest, Clamart ; Juvisy... enfin Draveil. « Chaque fois, un inconvénient nouveau (éloignement, sol, hygiène, prix) nous ramenait invinciblement au domaine de Draveil », écrit Gabriel Pernet. Les négociations avec les Laveissière débutent en août 1910 (année de la grande crue de la Seine)⁶. Elles vont durer un an et vont même être rompues à plusieurs reprises par la méfiance des vendeurs. Le 29 janvier 1911, une assemblée générale donne mandat aux administrateurs d'acquiescer le domaine, par 166 voix contre seize : « C'était, en effet, une grosse et dure affaire, et terriblement compliquée »⁷, selon Albert Mayer.

Pourtant, les administrateurs persistent. Ils se donnent rendez-vous les dimanches à 13 heures 20 sous la grande horloge de la gare d'Austerlitz pour un départ à 13 heures 51. À la gare, il prennent le pont, longent les restaurants et les boutiques de la rue de Juvisy, la ferme Sance, les Sablières de la Seine⁸, alors exploitées par des terrassiers, avant de gagner le domaine des Laveissière. Interdits de visite, ils s'en remettent à un prête-nom, Monsieur Raynaud, pour signer l'acte d'acquisition et recevoir, le jour même, 30 août 1911, les clefs de... Paris-Jardins, et passer de l'utopie à la réalisation de la cité coopérative.

Chaque dimanche, pendant près d'un an, les sociétaires viennent de Paris par le train de 8 heures 40 pour visiter le domaine avec le camarade Pernet et choisir leur lot. Ils mangent souvent au restaurant Le Gibraltar et assistent à des causeries ou des conférences sur l'hygiène, sur les

6. Lors de cette grande crue, la gare est inondée et le trafic totalement interrompu du 31 janvier au 9 février. Le départ et l'arrivée des trains sont reportés à Juvisy.

7. *La Cité coopérative*, n° 20, septembre 1911.

8. Les grandes grèves de 1908, qui se poursuivent en 1911, ont eu des échos chez les habitants de Paris-Jardins.



Inondation de janvier 1910

109 - JUVISY-sur-ORGE (S.-et-O.). - Grande-Rue près du Pont de Chemin de fer P.-O. et visières portant leur pain

La Grande-Rue de Juvisy-sur-Orge vue du pont de chemin de fer, lors de la crue de 1910. Carte postale

cités-jardins dans le monde. Pendant quelques années, certains font la navette entre la capitale et le domaine de Draveil, dans l'attente de la construction de leur pavillon. Les fiacres et les voitures sont rares en dehors de l'automobile de l'architecte Jean Walter. L'omnibus relie la gare de Juvisy à la gendarmerie de Draveil et se développe avec l'essor de la gare de triage. Pour la gare Draveil-Vigneux, un omnibus part de la place de l'Église. Pendant des années, la gare de Juvisy est ainsi le théâtre des déplacements des «péjistes», au rythme de la construction des pavillons, une quarantaine avant la Grande Guerre.

Une attraction pour la moyenne banlieue.

Paris-Jardins n'est qu'un exemple parmi d'autres lotissements apparus avec les progrès des transports ferroviaires. En effet, avant les années 1900, «la banlieue industrielle était un monde homogène et clos, et généralement l'ouvrier habitait dans la commune où il travaillait, ou à proximité immédiate». La crise du logement dans la capitale pousse les couches moyennes à rechercher un nouveau



DRAVEIL - Route de Draveil à Juvisy

Édit. Richet, Draveil

La rue de Juvisy menant de la gare à Paris-Jardins.

Carte postale, années 1920

cadre de vie à la campagne, à condition que la desserte soit facile: «C'est à l'extrême fin du siècle que s'amorce la dissociation entre le lieu de travail et celui de la résidence»¹⁰. Le train a un effet essentiel dans la position géographique des nouveaux quartiers urbains, et le long de la ligne de Juvisy, «le rail a donc guidé les lotissements, créés en chapelets le long des lignes de banlieue»¹¹.

Jean Bastié a étudié l'urbanisation des communes le long de la ligne du Paris-Orléans¹². Il fait état des lotissements qui se sont élevés entre Choisy et Juvisy. Parallèlement se créent des emplois industriels sur place, qui ne profitent guère «qu'aux localités desservies par la voie

9. Jean-Paul Brunet, «Les rapports entre emploi et résidence», dans *Les crises de la banlieue aux XIX^e et XX^e siècles*, in *Villes en Parallèle*, n° 10, université de Paris-x-Nanterre, 1986.

10. Francis Beaucire, «Les transports collectifs dans l'extension des banlieues et l'essor de la mobilité citadine», in *Un siècle de banlieue parisienne*, sous la direction d'Annie Fourcaud, Paris, L'Harmattan, 1988, p. 81.

11. *Ibidem*, p. 85.

12. *La croissance de la banlieue parisienne*. Jean Bastié, Paris, Presses universitaires de France, 1964.

ferrée, telles qu'Athis, Viry et Juvisy»¹³. D'autres facteurs que le train ont pu jouer, comme les grandes routes, le développement de l'agroalimentaire. Dès 1897, la Villa des Gravilliers à Athis comprend soixante-quatre lots tirés au sort, pour des ouvriers et employés d'une société mutuelle parisienne, proche du Temple. À la naissance de Paris-Jardins, soixante-quinze habitants y sont logés, non loin de la gare. Ce lotissement est suivi du Parc et de la Ferme de la Faisanderie à Villeneuve-le-Roi, en 1898, du domaine du Château Frayé à Vigneux (1899), puis de petits lotissements sur le plateau d'Athis, Juvisy et Savigny, comme Villa Champagne (1910), Juvisy-Cottages (1913) et Nor'Campagne (1914). Ils n'ont pas la dimension et le fonctionnement de Paris-Jardins, mais leurs habitants peuvent se croiser à la gare de Juvisy. Port-Aviation (1909) à Viry, le Parc Beauséjour près de Sainte-Geneviève-des-Bois sont des lotissements de luxe, comme celui de Juvisy entre la mairie et la voie ferrée. Plus l'on s'éloigne des gares, plus les lotissements se raréfient, comme à Gif-sur-Yvette, Yerres ou Wis-

sous¹⁴, avant la Grande Guerre. Ainsi, ces lotissements permettent une croissance de la moyenne banlieue du sud plus rapide que celle de la banlieue proche du département de la Seine, même si la majeure partie des travailleurs continuent à exercer un emploi sur place. Les villes proches des gares bénéficient d'apports importants venus, soit de Paris surpeuplé, soit de province.

La Première Guerre mondiale accélérera le processus de croissance de la banlieue. Ainsi de vieux noyaux ruraux, à Juvisy, comme à Draveil ou à Brunoy¹⁵, prennent déjà l'apparence de petites villes. La mobilité citadine a été accélérée par l'amélioration des transports collectifs. Paris-Jardins fait donc partie de la première vague de lotissements de la Belle Époque, phénomène décuplé après 1945, faisant passer la bourgade de Draveil de trois mille deux-cents habitants en 1919 à près de trente mille en 1975 ! On comprend mieux pourquoi les affiches de promotion de ces lotissements des années 1910 vantaient la proximité de la gare et la facilité des transports collectifs vers la capitale. ■

BIBLIOGRAPHIE

- La croissance de la banlieue parisienne*. Jean Bastié, Paris, Presses universitaires de France, 1964.
- Histoire d'un domaine. Du domaine de Draveil à la cité coopérative Paris-Jardins*. Amis de l'histoire et du patrimoine de Paris-Jardins, Imprimerie André, Le Neubourg, 1984.
- Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964). Guide de recherche*. Sous la direction d'Annie Fourcaut, Paris, L'Harmattan, Villes et entreprises, 1988.
- Villes ouvrières 1900-1950*. Suzanna Magri et Christian Topalov, Paris, L'Harmattan, Villes et entreprises, 1989.

Les premiers banlieusards (1860-1940). Sous la direction d'Alain Faure, Paris, Créaphis, 1991.

Actes du Forum du patrimoine (Brétigny-sur-Orge, 18 décembre 1993), Évry, Acte 91, 1995.

Ris-Orangis. Le chemin de fer. Groupe de recherche d'histoire locale de Ris-Orangis, n° 4, 2009.

Paris-Jardins. De l'utopie aux réalités 1911-2011. Amis de l'histoire et du patrimoine de Paris-Jardins, Mennecy, Imprimerie Emendo, 2011.

13. « Les lotissements et la naissance de la grande banlieue industrielle », table ronde coord. par Serge Bianchi, in *Forum du patrimoine* (Brétigny, décembre 1993), ACTE 91, 1995, p. 7.

14. Communications de Brigitte Agde pour Gif-sur-Yvette, p. 26-31, de David Raftroïd pour Wissous, p. 31-34, de Pierre Wittmer pour Yerres, p. 35-39, *Forum du patrimoine* cité, 1995.

15. Brunoy passe de 1 737 habitants en 1906 à 4 200 habitants en 1921. L'agence de la gare joue un rôle appréciable dans les premiers lotissements : Jacques Gauchet, « Les lotissements à Brunoy », *Forum du patrimoine*, p. 20.