

Balade patrimoniale à Ivry

Dans les années 70, le Centre-ville d'Ivry cherche à se réinventer. La ville fait appel aux architectes Renée Gailhoustet et Jean Renaudie qui proposent un projet ambitieux visant à modifier totalement l'aspect du centre.

Architecte en cheffe dès 1962, rejointe par Jean Renaudie en 1968, Renée Gailhoustet a façonné le centre-ville d'Ivry-sur-Seine selon son art et ses convictions, donnant à cette rénovation un visage encore inconnu.

Connues sous le nom des "Étoiles de Renaudie", ces réalisations ont fait la renommée de la ville avec leurs appartements triangulaires, à l'apparence étroite mais à la qualité de vie indéniable. A Ivry, on peut découvrir les étoiles de Jeanne Hachette, de Danielle Casanova et du Liégar.

Gailhoustet et Renaudie ont également imaginé les ensembles collectifs Raspail, le tout premier d'entre eux, Lénine et Spinoza, le centre Jeanne Hachette ou encore l'école Einstein à l'architecture moderne et enfantine.

Renée Gailhoustet (Prix d'architecture 2022 de la Royal Academy of Arts) et Jean Renaudie (Grand Prix national de l'Architecture en 1978) sont tous deux récompensés pour l'ensemble de leur oeuvre, caractérisée par des formes géométriques singulières et des configurations spatiales aussi riches que complexes.



Précurseurs de la place du végétal et de l'importance de l'espace au sein des logements, leur intervention commune dans la rénovation du centre-ville d'Ivry-sur-Seine témoigne de la richesse des alternatives proposées. Ce projet emblématique de leur travail est unique. La diversité des plans des logements ainsi que la présence de terrasses ou de patios, pensés pour favoriser la rencontre et le bien-être de chacun, sont de véritables qualités appréciées des habitants. La diversité et la singularité des dispositions spatiales que produit Renée Gailhoustet pour l'habitat illustrent sa capacité à inventer. A ce titre, le projet du centre-ville d'Ivry-sur-Seine constitue, à partir de 1962 et pendant plus de 20 ans, un laboratoire d'expérimentations fertile.

Renée Gailhoustet rencontre Jean Renaudie lorsqu'elle entre en 1952 dans l'atelier extérieur de l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts de Paris, dirigé par les architectes Marcel Lods, André Hermant et l'ingénieur Henri Trezzini, « un des rares à accepter les filles ». Tous deux mènent une existence commune jusqu'en 1968. Ils partagent leur engagement politique et sont habités par les mêmes convictions sur l'architecture. Ils exerceront cependant toujours avec des agences indépendantes.

L'affirmation d'une collaboration entre les deux architectes sur le projet d'Ivry-sur-Seine, où ils finissent d'ailleurs par habiter et exercer tous deux, prouve irréfutable de leur engagement, mérite d'être examinée. S'ils échangent les informations liées aux programmes dont ils ont respectivement la charge, à aucun moment ils ne conçoivent conjointement un bâtiment. Renée Gailhoustet respecte les grands principes posés par lui dans ses propositions. La rupture inaugurale que suscite la conception de l'immeuble hors normes de l'avenue Casanova fait preuve d'une radicalité qui, au-delà de tout formalisme, s'avère fertile : elle est désormais systématiquement déclinée dans la suite de sa production, à Ivry-sur-Seine mais aussi à Aubervilliers, Saint-Denis, Villejuif, puis Gentilly, Romainville, Villetaneuse et enfin sur l'île de La Réunion.

De 1962 à 1975, Renée Gailhoustet édifie à Ivry des bâtiments de logements sociaux inspirés de Le Corbusier : les tours Raspail (1963-1968), Lénine (1966-1970), Casanova (1971-1973) et Jeanne Hachette (1972-1975), ainsi que l'ensemble Spinoza, impressionnant avatar de l'unité d'habitation de Marseille (1966-1973). Les logements, bien que très travaillés, restent des « cellules ». Le tribut à Jean Renaudie est tel qu'elle les rejette partiellement pour leur « orthodoxie corbuséenne de la typification », et ce malgré l'aboutissement et la fortune critique de la tour de semi-duplex Raspail. A partir de 1971, dans la lignée de Jean Renaudie et à Ivry-sur-Seine, elle dessine des ensembles pyramidaux aux configurations et géométries variées, les plans masse successifs rendant compte de sa recherche exploratoire réitérée. Dans cette veine, elle réalise Le Liébat (1971-1982) et Marat³ (1971-1986), des ensembles comprenant des logements ainsi que des activités et des commerces. Chaque appartement est unique, chaque plan de niveau est un puzzle. Les espaces habités sont complétés de loggias, terrasses et patios.

Renée Gailhoustet s'est confiée sur son œuvre : *Le hasard a voulu que j'aborde le métier d'architecte au moment où s'essoufflaient les grands ensembles et, avec eux, les simplifications de la Charte d'Athènes. Les œuvres de Corbu, elles, restaient pour notre génération des références indiscutables. On en voit la trace dans les premiers bâtiments que j'ai construits à Ivry, la tour Raspail et l'ensemble Spinoza. Les débats que suscita Mai 1968, les bâtiments révolutionnaires produits alors par Jean Renaudie, furent l'occasion de remises en cause. La*

norme quantitative, le recours au plan-type, le diktat de l'industrialisation cessaient d'être des objectifs dominants. Ils infléchissaient toujours la production, mais diversifier la forme des logements et celle des immeubles devenait possible...





Cité Voltaire



Centre Jeanne Hachette



ILN Danielle Casanova



Cité du Liégat

L'Hôtel de ville



Construit en 1896, l'hôtel de ville déploie une belle façade sculptée illustrant le passé industriel de la commune. Le jury du concours a désigné l'architecte parisien Adrien Chancel parmi les quelques 70 participants au concours. Son projet est de style Henri II. Il a été jugé simple, bien proportionné et rationnel. La construction de l'hôtel de ville fit intervenir de 16 corps de métiers. Un campanile surmonte son toit en ardoise. Ses perrons symétriques sont en roche de Château-Landon. Les sculptures extérieures sont les œuvres de Jean Hugues, Léon Fagel, Camille Lefèvre et Adolphe Geoffroy. Elles nous montrent l'activité industrielle d'Ivry. Six statues sont dans des niches au premier étage et représentent la Terre-cuite, l'Électricité, le Fer, le Bois, la Pierre et l'Eau.

À l'intérieur, sculptures de marbre, paysages d'Ivry peints (début XXe) et fresques de Fernand Léger (1953, Monument historique) composent un authentique petit musée. Depuis 1871, une maison bourgeoise, située avenue Georges Gosnat (anciennement rue de Seine), accueillait la mairie. Ivry connaissait à l'époque une forte croissance démographique, cette maison est donc devenue trop petite. Elle n'arrivait pas à accueillir le personnel municipal de plus en plus nombreux. Il y avait par ailleurs des tensions entre Paris et les villes de proche banlieue, et il fallait rivaliser avec les mairies de la capitale par la taille et la beauté du bâtiment. Eugène Poubelle, préfet de Paris, préside l'inauguration le 19 avril 1896. Cette cérémonie grandiose réunit tous les acteurs de la ville. Il y a bien sûr le conseil municipal mais aussi le personnel communal, les pompiers, les sociétés musicales, mutualistes et sportives. Le 4 octobre 1896 la municipalité socialiste nouvellement élue s'installe dans la mairie. Elle organise une deuxième inauguration. Elle ressemble à une grande fête populaire et la présence de nombreux membres du Parti ouvrier français lui donne un ton politique.



Dans la salle du conseil municipal, il y a depuis 1983 quatre panneaux de Fernand Léger. Ils ont été réalisés en 1953 et sont inspirés du poème « Libertés » de Paul Éluard, qui était son ami.

Le 6 août 1870, la population ivryenne élit son premier maire républicain, Philibert Pompée. Devant la menace prussienne, il doit installer une mairie provisoire à Paris. Au printemps 1871, la Commune de Paris éclate.



Ivry au XIX^e siècle

Le **village des Deux-Moulins**, qui prendra le nom de **village d'Austerlitz** en 1806, est un ancien village de guinguettes qui était situé à la limite de Paris. Le village serait situé, de nos jours, dans le quadrilatère limité par le boulevard de l'Hôpital, la rue Jenner, le boulevard Vincent-Auriol et de la rue Esquirol (comme rue principale), ainsi que d'une partie des rues Bruant, Jenner, Jeanne-d'Arc, Campo-Formio, Pinel et place Pinel. Vers l'année 1818, ce territoire d'Ivry-sur-Seine est annexé à Paris ; le mur d'enceinte des Fermiers généraux, qui se trouvait alors sur le boulevard de l'Hôpital, fut reporté beaucoup plus loin, jusqu'au boulevard Vincent-Auriol.

La frange nord-ouest de l'Ivry du XIX^e siècle est annexée par Paris en 1860 à la suite de la création du 13^e arrondissement de Paris et de la construction de l'enceinte de Thiers (les « fortifs »). Lorsque celles-ci sont abandonnées va s'installer à la place ce que l'on nommera « la Zone ».



Enfants de la « zone » à Ivry

De 1853 à 1870, le baron Haussmann entreprend les travaux de modernisation de la capitale, ce qui pousse les classes populaires à s'installer dans les banlieues. Entre les deux, se trouve "*cet espace interstitiel de la Zone, où se trouve le lumpenprolétariat, les plus pauvres d'entre les ouvrières et les ouvriers*", détaille Jérôme Beauchez, auteur de "*Les sauvages de la civilisation, regards sur la Zone d'hier à aujourd'hui*" (Ed. Amsterdam, 2022). Se constitue alors un "*tiers espace du conflit de classe*" qui "*physiquement s'incarne aux pieds de Paris*" selon le sociologue.

Ceux qui y vivent sont appelés "les zoniers". Ils sont principalement chiffonniers, mais aussi récupérateurs de déchets, marchands ambulants ou encore rémouleurs, ces artisans qui aiguisaient des outils tranchants à l'aide d'une meule. Stigmatisés par les écrivains de l'époque, ils se voient même qualifiés par l'expression "*sauvages de la civilisation*" par le journaliste Alfred Delvau. Ainsi, "*la bourgeoisie, les classes "dominantes", ont ensauvagé les marges et tous ceux qu'elles ont repoussées hors de la norme*", analyse Jérôme Beauchez.

Cette zone noire, appelée ainsi car considérée comme insalubre et dangereuse, dérange et alimente les légendes urbaines, orchestrées par les politiques et la presse de l'époque. La bande criminelle des Apaches qui sévit dans Paris, mais se retranche dans la Zone, est régulièrement la cible de la presse, notamment du "*Petit Journal Illustré*". Les anciennes fortifications sont détruites dans les années 1920 pour laisser place aux HBM, les Habitations à Bon Marché, sur la moitié de l'enceinte de Paris, que l'on reconnaît encore aujourd'hui à leurs fameuses façades de brique rouge. D'espace occupé par des abris de fortune, cette zone devient le lieu des quartiers pauvres que l'on construit en marge de la modernité, celle de la ville de Paris.

Dans les années 1960, la zone se dilue progressivement dans un grand chantier urbain, et le terme de zoniers disparaît au profit de celui de "zonards". L'histoire de la zone va alors inspirer de nombreux artistes de l'époque comme Georges Brassens qui rend hommage aux zoniers dans "*La Princesse et le croque-notes*" en 1972, ou Daniel Balavoine qui fait référence aux "zonards" qui "descendent sur la ville" dans "*Quand on arrive en ville* ».

Barrière de l'octroi (situé au boulevard Sadi Carnot renommé boulevard de Brandebourg en 1974)



Cette barrière se trouvait à la limite Sud de l'actuelle place Pinel, dans la continuité de la Grande rue d'Austerlitz en s'ouvrant sur l'actuel boulevard Vincent-Auriol¹ et donnant sur la rue Nationale alors sur la commune d'Ivry

Fort d'Ivry

Construit entre 1841 et 1846, sous le règne de Louis-Philippe, dans le cadre du plan de fortifications d'Adolphe Thiers, le fort d'Ivry était un élément de la ceinture défensive de Paris.



Longue de 34 kilomètres *intra-muros*, elle comportera 94 bastions et 17 portes, une voie ferrée de ceinture pour l'approvisionnement en munitions, et une ligne de 16 ouvrages extérieurs casematés appelés « forts ». Le fort d'Ivry est bâti à l'extrémité du plateau entre les vallées de la Bièvre et de la Seine, entre les villages d'Ivry et de Vitry. Il a la forme d'un pentagone à 5 bastions. Le chantier débute au printemps 1841, employant 980 personnes pendant quatre ans.

Le fort d'Ivry a été construit sur des galeries souterraines qui permettaient d'extraire la « pierre de Vitry ».

En 1846, le fort d'Ivry reçoit sa première garnison. En 1848, après les journées insurrectionnelles qui conduisent à l'avènement de la Seconde République, il se transforme en **prison** et 1 504 insurgés y sont incarcérés dans des conditions très dures. Dans son journal, publié en 1849, un prisonnier témoigne de son arrivée :

« Je m'étais imaginé en entrant au fort que nous serions logés dans les bâtiments servant au casernement des troupes, et à leur défaut dans les casemates. Je ne tardai pas à être détrompé. Entrés peu à peu dans une casemate, nous trouvons des gardiens qui nous ont précédés ; ils coupent les cordes de nos poignets, et nous poussent dans un escalier. Nous descendons, sentant un froid humide et glacial nous frapper au visage à mesure que nous avançons. — Y-a-t-il de la place pour nous tous ? avait demandé un prisonnier qui se rappelait le supplice de l'Hôtel de ville. — Tout Paris y tiendrait, répondit le gardien. En effet, ces carrières sont immenses ; et je n'en ai vu que l'entrée, n'ayant jamais osé m'aventurer dans ce dédale, où, faute de

connaître les marques inscrites au coin des rues, j'aurais pu me perdre, comme il est arrivé à de plus curieux. Quelques chandelles placées le long des murs éclairent l'entrée de ces vastes souterrains ; on ferme les grilles, et derrière, sont placées des sentinelles, prêtes à faire feu lorsqu'elles le jugeront à propos. »

Siège de combats en 1871, il conserve une grande partie de ses éléments d'origines, ainsi qu'un formidable réseau de carrières, où furent extraits une grande partie des matériaux utilisées à la construction de Paris aux XVIII^e et XIX^e siècles. **La Commune** occupa le fort après le départ des Prussiens, le colonel Rogowski commanda la garnison fédérée. Devant la menace d'un assaut des troupes du 3^e corps versaillais, les Fédérés évacuant le fort dans la nuit du 24 au 25 mai, firent sauter un dépôt de munitions détruisant neuf des casemates du front 3-4.

Les parois des carrières du fort d'Ivry portent les marques du temps et de l'histoire : indications des itinéraires souterrains, graffitis laissés par les carriers. Les « Vive la République » écrits par les insurgés de 1848 et les ancres gravées par les marins en 1870 témoignent d'une occupation plus ou moins continue des galeries. Ces excavations souterraines ont imposé la réalisation de profondes fondations et de nombreuses consolidations pour supporter la masse des murs et des casemates du fort d'Ivry.

Divers régiments se succèdent au fort dans la première moitié du XX^e siècle, notamment le 21^e régiment d'infanterie coloniale. Pendant la Première Guerre mondiale, un poste de DCA (Défense contre avions) y est en activité. Après la guerre, le fort ne conserve plus qu'un rôle de caserne, notamment pour les 21^e et 23^e régiments d'infanterie coloniale.

En juin 1940, il est occupé par une **garnison allemande**. Il sert de dépôt de munitions et les carrières, d'abris antiaériens. Après la Libération, en septembre 1944, il est occupé par les **FFI** (Forces françaises de l'intérieur), puis par l'**armée américaine** et, à partir d'avril 1945, par le centre militaire de rapatriement.

Le lendemain de la Seconde Guerre mondiale offre au fort un nouveau départ : celui d'abriter, à partir de 1947, le **Service cinématographique des armées** (SCA), ancêtre de l'ECPAD (Établissement de communication et de production audiovisuelle de la Défense).

Délaissées durant des décennies, utilisées comme poudrière, abri antiaérien voire comme décharge..., les carrières du fort d'Ivry sont à nouveau aujourd'hui l'objet de convoitise de la part de nombreux producteurs et/ou réalisateurs et servent régulièrement de décor pour des tournages. Voici une liste non exhaustive de quelques productions cinématographiques dont certaines scènes ont été tournées dans les carrières ou les casemates :

- *Le Trou* de Jacques Becker, en 1958
- *Les Mystères de Paris*, série de 6 X 52' réalisée par André Miche en 1980
- *Eryx*, de Patrice Tessier, en 1986
- *Le nombril du monde*, de Ariel Zeitoun, en 1992
- Un épisode de la série *Highlander* réalisée par Daniel Vigne en 1993
- Un épisode de la série *Sydney Fox, l'aventurière*, produite par Gaumont TV en 2000
- *L'ombre des femmes*, de Philippe Garrel en 2014
- *L'Empereur de Paris*, de Jean-François Richet en 2017
- *Mystères à la Sorbonne*, de Léa Frazer en 2018.

La Bande à Bonnot à Ivry

L'histoire de la Bande à Bonnot est éphémère, elle ne dure que cinq mois entre décembre 1911 et avril 1912. Pour autant, elle marque fortement les esprits. Dans une époque de luttes sociales sans merci, ceux que la presse surnomme **les « bandits tragiques »** tiennent en haleine une France apeurée devant tant d'audace et par l'échec de la police.

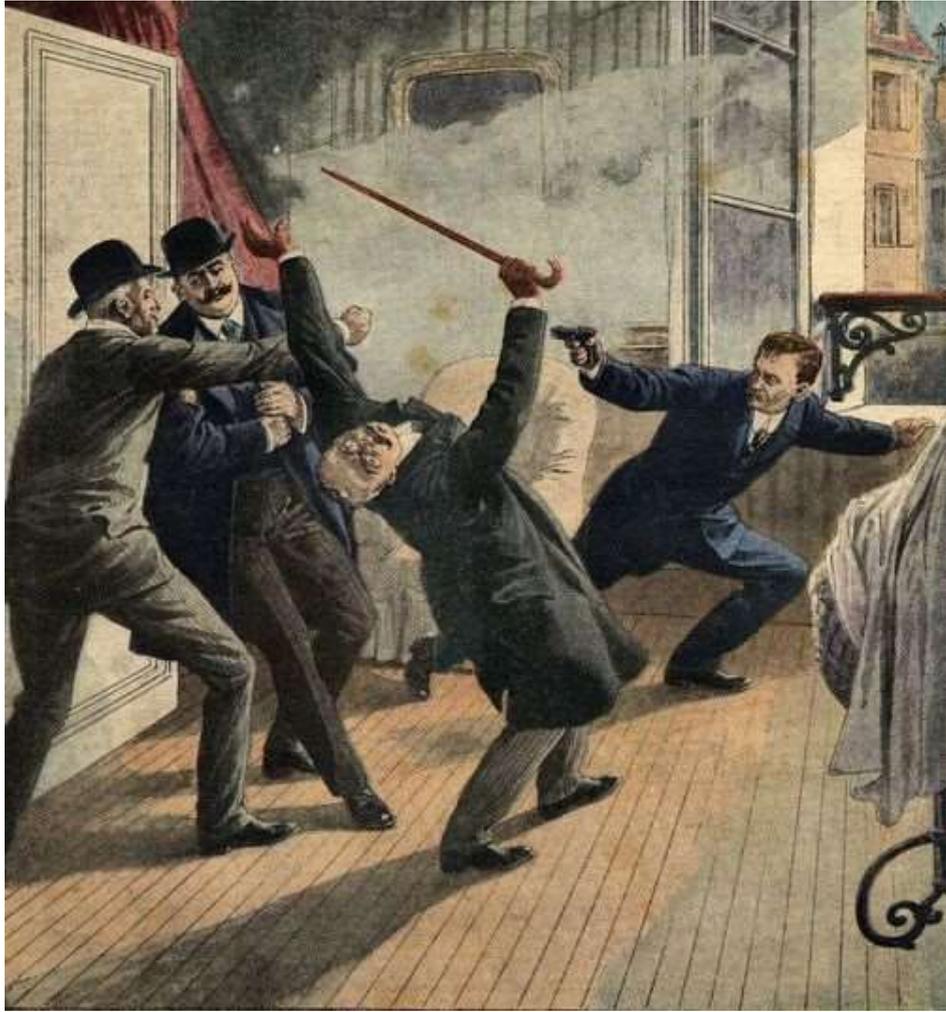
La bande se forme en 1911. Elle comporte une dizaine de membres principaux dont Jules Bonnot qui, à 36 ans, fait figure de vétéran. Les membres de cette bande sont des jeunes gens généralement ouvriers et commerçants, issus de familles modestes, appartenant à des organisations syndicales ou des mouvements anarchistes.

Bonnot et ses comparses se font connaître le 14 décembre 1911 par un premier vol d'automobile. Ils multiplient alors attaques et vols. Leur méthode inédite avec l'usage d'automobiles dans des hold-up, la fréquence de leurs agressions et la violence meurtrière de celles-ci frappent l'opinion publique.

Le 24 avril 1912, Louis Jouin, sous-chef de la sûreté, est sur les traces de Bonnot. Avec quatre policiers, il procède à une perquisition chez un commerçant, sympathisant anarchiste, au 63 avenue de Paris (aujourd'hui 63 avenue Maurice Thorez), là où se trouve la boutique de vêtements tenue par Etienne Gauzy. Il tombe sur Bonnot qui l'abat. Traqué, Bonnot est tué par la police le 27 avril 1912 à Choisy-le-Roi.



Vue actuelle de l'immeuble où fut tué Jouin, à Ivry.



Bande a BONNOT La foule, dans la rue a Ivry, lors de larrestation de Antoine GAUZY 1879 1963, membre de la Bande a BONNOT Photographie de 1912 conservée au Musee et archives de la Prefecture de Police de Paris
Credit Collection JEAN VIGNE KHARBINE TAPABOR Y KH120353 Show less



Ancien cinéma Palace, 46 bis Avenue Maurice Thorez

Cette imposante façade en béton armé située dans une artère commerçante d'Ivry-sur-Seine, cachait il y a quelques dizaines d'années une salle de cinéma: le Palace. Il faut imaginer un beau cinéma de quartier à salle unique, avec orchestre et balcon, qui animait la vie culturelle de cette commune limitrophe de la capitale. Avec sa majestueuse façade art-déco en béton armé, le cinéma "Palace" avait ouvert ses portes en 1934. C'était un cinéma de quartier avec une immense salle unique de 2000 places, avec un balcon. En 1954, il est équipé d'un écran de 12 mètres de long. Le cinéma a fermé ses portes en 1969.



Cimetière parisien d'Ivry – Le Champ des Navets



Dans la seconde moitié du XIX^e siècle est créé le cimetière parisien d'Ivry. On choisit alors un vaste emplacement, précédemment utilisé pour la culture des navets, d'où le nom de « *champ des navets* » que, dans son pittoresque langage, le peuple parisien donne à ce nouveau champ de repos. Ce cimetière est destiné aux concessions temporaires et tranchées gratuites. Il est réservé en grande partie aux morts des hôpitaux, de la morgue, et aux suppliciés.

La moitié de l'ancien cimetière parisien d'Ivry fut vendue à la Commune du Kremlin-Bicêtre pour y installer son propre cimetière. Il contenait au moment de sa cession à la Commune (du Kremlin-Bicêtre) la sépulture de nombreux soldats tués pendant l'insurrection de 1871 (10 000 environ). Aux termes de l'acte de vente du 20 octobre 1878, la commune du Kremlin devait respecter cette sépulture sur laquelle s'élève actuellement un petit monument construit à ses frais. Si l'on se réfère à la lettre envoyée à Camille Pelletan par Benjamin Raspail, député et conseiller général de la Seine :

Cachan, le 20 avril 1880

[...] Rien que dans l'immense fosse creusée dans ce qu'on appelle le premier cimetière parisien d'Ivry, il y fut enfoui plus de 15 000 corps [...]

Ce chiffre de 15 000, d'après Benjamin Raspail, était celui indiqué par les agents de police qui firent le service au cimetière pour empêcher les parents et les amis de placer la moindre marque de souvenir sur le sinistre charnier.

Aujourd'hui, la nécropole totalise 48 000 concessions et 240 000 personnes enterrées parmi lesquelles de nombreux soldats, fusillés et résistants (dont ceux du groupe Manouchian fusillés au Mont Valérien) qui font de ce cimetière un haut lieu de mémoire de la Résistance parisienne. Les mémoriaux et carrés militaires dans les divisions 38, 39, 42, 46 et 47 entretiennent un fort souvenir des deux guerres mondiales.



Moulin de la Tour



Bâtiment insolite dans l'environnement urbain, ce moulin à vent, de construction médiévale, modifiée au XVII^e, a cessé son activité au début du XIX^e. Occupé par des vanniers, il sert de réserve de foin et de dépôt d'hydrocarbures avant d'être déplacé puis restauré à partir de 1976.

À l'intérieur, découvrez le mécanisme complet d'écrasage des grains et la magnifique charpente.
Monument historique depuis 1979.

Cimetière Monmousseau

Nathalie Lemel

Quand on évoque les femmes de la Commune, c'est le nom de Louise Michel qui vient à l'esprit et souvent le seul. Pourtant, la Commune de 1871 ne manque pas de combattantes courageuses, hélas injustement méconnues du grand public ! Nathalie Lemel, un nom qui revient souvent dans les documents de la Commune et particulièrement au bas d'affiches s'adressant aux femmes de la capitale. Nathalie Lemel est l'une des plus actives et des plus héroïques communaises.

Elle naquit à Brest en 1826. Les parents de Nathalie ont fait des sacrifices pour la doter d'un bon niveau d'instruction. Elle se marie en 1845 et l'on retrouve le couple Le Mel, libraires à Quimper.

Ils « *montent* » à Paris dix ans avant la Commune. Ils ont trois enfants. Elle travaille dans un atelier de reliure proche de la gare Montparnasse, quartier des Bretons, et se fait remarquer parce que, selon un rapport de police, « *elle s'occupait de politique, lisait à haute voix les mauvais journaux et fréquentait assidûment les clubs* ». Elle est membre de l'Association internationale des travailleurs.

En 1865, le syndicat des relieurs créé par Varlin et Nathalie Le Mel réclame et obtient l'égalité de salaire entre les femmes et les hommes. Varlin propose la création d'un restaurant populaire communautaire *la Marmite* et choisit Nathalie pour diriger l'équipe. C'est un succès !



En 1915 elle entra à l'hospice d'Ivry, complètement aveugle. Elle y vécut six années, plongée dans le noir absolu, souffrant de partout. Ses amis décédés, sa famille disparue, sa mort le 8 mai 1921 laissa beaucoup de gens indifférents. Cependant, le journal l'Humanité lui consacra un assez grand article nécrologique le 25 mai 1921. « Tous ceux qui l'ont connue l'ont aimée et ne

l'oublie pas. Ce fut pour moi un crève-cœur lorsque je vis que nous n'étions que trois l'autre mercredi à suivre son convoi ».

Eglise Saint-Pierre-Saint-Paul



L'existence de l'église est attestée dès 1158. Du XIIe siècle, il ne reste que le clocher; tout le reste est le fruit des innombrables reconstructions. Ainsi deux voûtes sont construites au XIIIe siècle, l'escalier d'honneur, la dernière travée de la nef et celle du bas-côté nord; le porche d'entrée est à dater du XVIe siècle tout comme la voûte en bois de la nef. Les travées de la nef durent être remaniées à cette époque à cause des Guerres de religion. Enfin, le chœur et la chapelle du Sacré-Cœur sont terminés au XVIIe siècle. A la suite d'un incendie qui endommagea le clocher et sa flèche en juillet 1886, celui-ci dut être restauré. Les travaux furent terminés en 1891. Il est à noter qu'à la Révolution, l'église Saint-Pierre-Saint-Paul se transforme en temple de la Raison, puis en lieu de culte de l'être suprême.

L'hospice des Incurables - aujourd'hui Hôpital Charles Foix - est bâti entre 1864 et 1869 sous la direction de Théodore Labrouste. Un des premiers cimetières parisiens de banlieue est créé en 1861.



Église Sainte-Croix

n° 41 rue Lénine

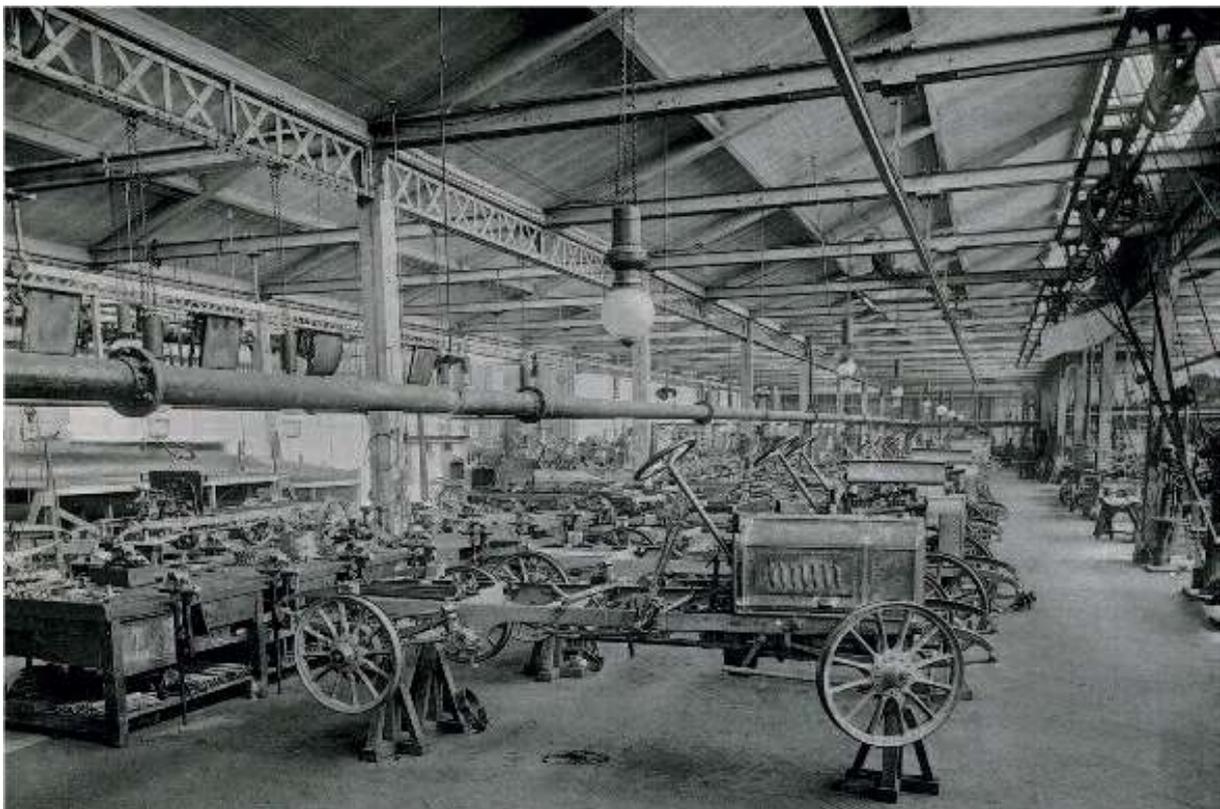
La paroisse d'Ivry-Port a été créée en 1908, il y a 110 ans. Plusieurs chapelles provisoires se succèdent jusqu'à l'aménagement d'un lieu de culte 41 rue de Seine (actuelle rue Lénine) dans un ancien garage. Cette église subsiste jusqu'à sa destruction par un incendie en 2000. Les architectes Jean-Pol Hindré et Jean-Claude Riguet sont alors chargés par le diocèse de Créteil de construire un nouvel édifice. Son baptistère est une marmite utilisée par la chrétienne Madeleine Delbrêl (1933-1964) pour la fabrication de confiserie espagnole.





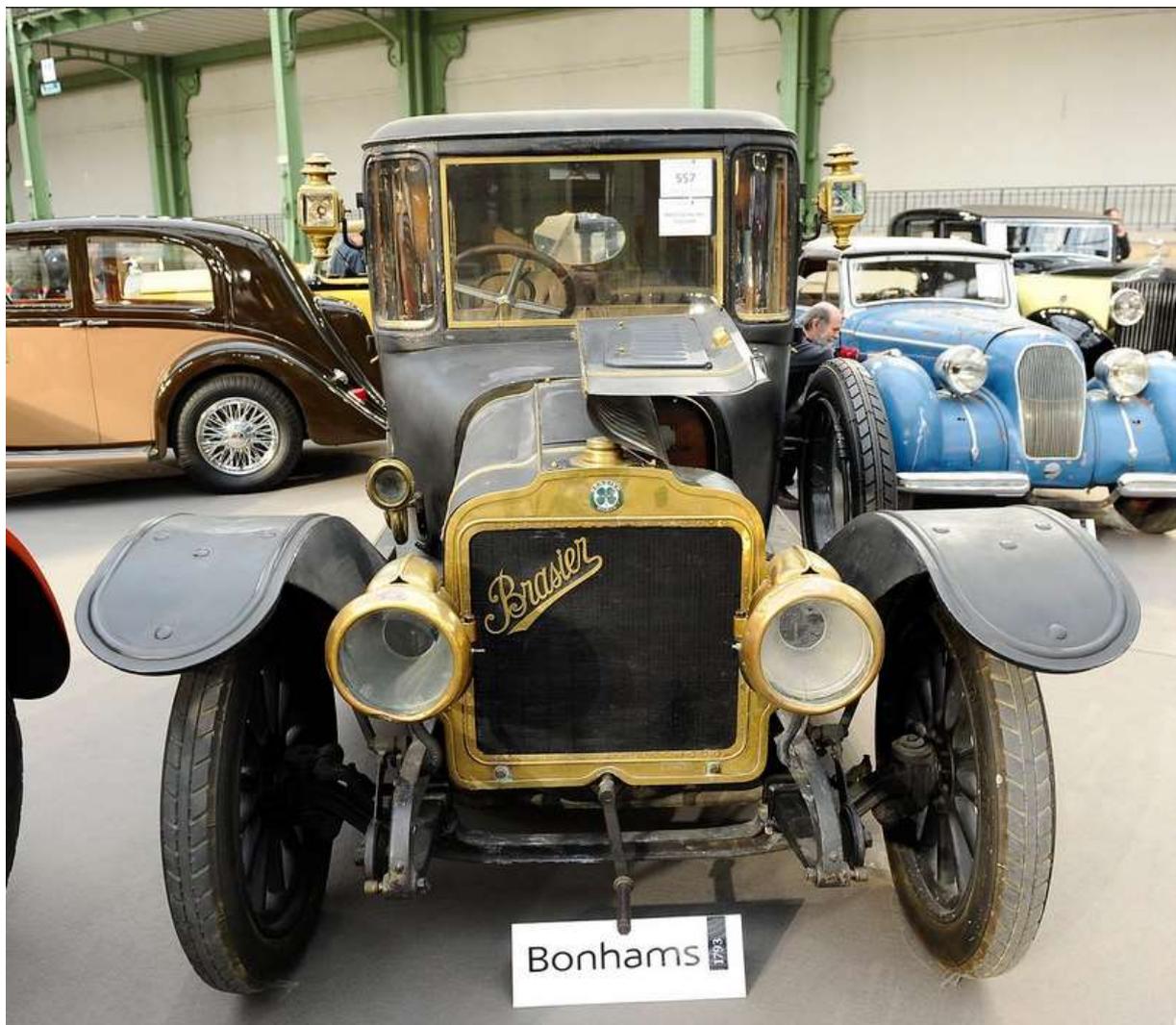
Automobiles Brasier, rue Galilée

Connue des spécialistes et moins du grand public, la marque automobile Brasier, qui prospéra au début du 20^{ème} siècle, a marqué l'histoire industrielle d'Ivry-sur-Seine, contribuant à y implanter une partie de la filière, des roulements à bille aux roues amovibles. Si la France peut encore revendiquer deux puissants constructeurs automobiles, Renault et Peugeot, il fut un temps où elle était leader mondial du marché, en 1900, devançant l'Amérique jusqu'à ce que Ford standardise les processus de fabrication une décennie plus tard pour produire en masse et réduire les prix. En ce tout début du 20^{ème} siècle, l'heure est encore aux pionniers. On fabrique les exemplaires un par un, en ne proposant sur catalogue que le châssis et le moteur. *“Ce-sont ensuite les tapissiers, bourreliers et autres ouvriers spécialisés qui équipent chaque véhicule et en font une pièce unique”*, détaille Michèle Rault, conservatrice en chef du patrimoine aux Archives d'Ivry. Les startups françaises de l'automobile se chiffrent alors en dizaines et à Ivry-sur-Seine, l'usine de Brasier comptera jusqu'à 600 ouvriers en 1904 dans la rue Galilée (Ivry Confluences). Une industrie qui génère sa propre filière avec des fabricants de pneus, de ressorts, de roues amovibles ou encore de roulements à bille comme l'usine SKF à l'emplacement duquel tournèrent un temps les rotatives du journal Le Monde.



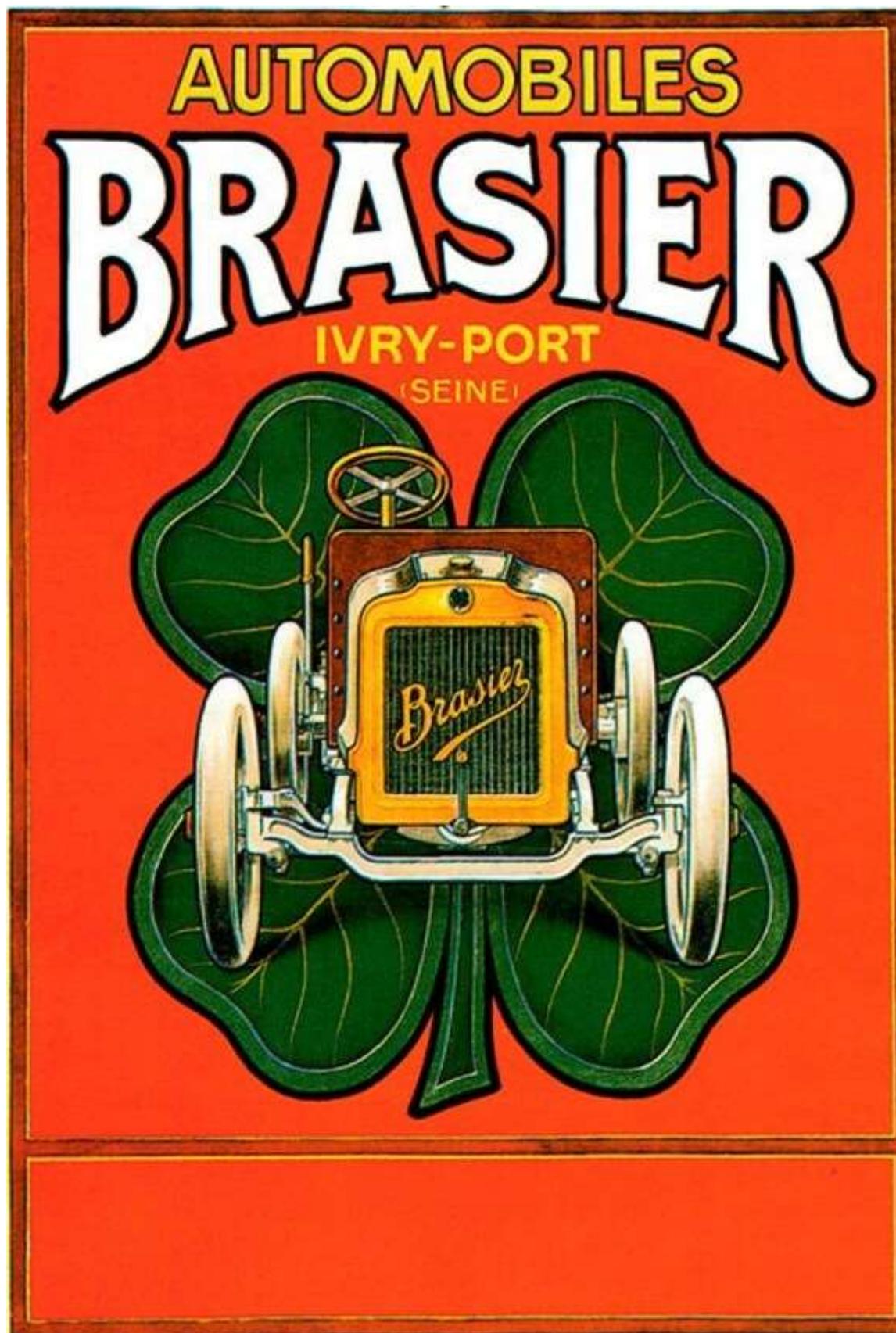
A l'origine de cette usine d'Ivry Port, entre d'abord en scène Georges Richard qui tient une fabrique de cycles puis d'automobiles avec son frère et y construit la voiturette Poney dès 1897. A cette époque Charles-Henri Brasier, originaire, non pas d'Ivry-sur-Seine mais d'Ivry-la-Bataille (dans l'Eure), et diplômé de l'École des arts et métiers de Chalons, travaille pour le constructeur Mors. En 1896, il conçoit le premier moteur quatre cylindres en V et l'entreprise se lance dans les compétitions. Les courses constituent à cette époque la meilleure vitrine des constructeurs pour vendre leurs bolides, alors réservés aux plus fortunés. Paris-Trouville, Paris-

Amsterdam ou encore Paris-Berlin en 1901, lors de laquelle le pilote Henri Fournier aligne 1105 km en 15h33... Mors enchaîne les victoires grâce aux moteurs de plus en plus perfectionnés de Brasier. Mais les relations entre l'ingénieur et le reste de l'équipe, et les coûts générés par sa quête permanente de vitesse, entraînent la rupture. En 1902 Brasier rejoint Georges Richard pour créer la marque Richard-Brasier, qui reprend le logo en trèfle à quatre feuilles de la société Richard. Le succès est au rendez-vous avec plusieurs innovations comme le carburateur à réglage automatique. L'entreprise se positionne bien sûr dans la course automobile et c'est Georges Richard lui-même qui prendra le volant dans l'une des voitures Richard-Brasier, lors de la course Paris-Madrid de 1903. Une course tellement meurtrière (4 pilotes perdent la vie ainsi que 6 spectateurs et mécaniciens) qu'elle sera stoppée dès la première étape, à Bordeaux. Marcel Renault, l'un des frères créateurs de la marque éponyme, y perd la vie au niveau de Poitiers tandis que Georges Richard se blesse à la jambe en percutant un arbre pour éviter un spectateur, au niveau d'Angoulême. Un accident qui l'oblige à se mettre un temps en retrait de la gestion de l'entreprise.



1906 Brasier 25/36HP Raceabout





Charles-Henri Brasier, lui, continue de miser sur la compétition en orientant la construction vers les grosses cylindrées. En 1904, c'est la consécration lorsqu'une voiture Richard-Brasier gagne la coupe Gordon Bennett, propriétaire du New York Herald, organisée cette année-là en

Allemagne. Au volant, le pilote Léon Théry s'offre 11 minutes d'avance sur la Mercedes, avec une vitesse de 87,24 km/h. C'est ainsi en héros qu'il est accueilli à son retour dans la fabrique ivryenne. La marque remporte également le prix l'année suivante, avec le même pilote, alors que la coupe se déroule cette fois en France, en Auvergne.

Mais la gloire n'empêche pas les dissensions. En 1905, Charles-Henri Brasier se sépare de son associé, en désaccord sur la stratégie. Brasier mise sur la compétition et les grosses cylindrées tandis que Richard veut construire des voitures qui ont une chance de se vendre. La séparation ne se fait pas à l'amiable. Brasier garde les usines d'Ivry, le nom Richard-Brasier et le logo et la marque, empêchant même son ex-associé d'utiliser son propre nom jusqu'à ce dernier ne gagne en justice. Par la suite, c'est à Puteaux que Georges Richard fonde, toujours avec son frère Max, une nouvelle entreprise automobile, Unic, qui connaîtra le succès en s'orientant progressivement vers les véhicules utilitaires. A nouveau victime d'un accident automobile en 1922, Georges Richard décédera des suites de l'opération. L'entreprise, elle, perdurera, aujourd'hui dans le giron de Fiat sous la marque Iveco.

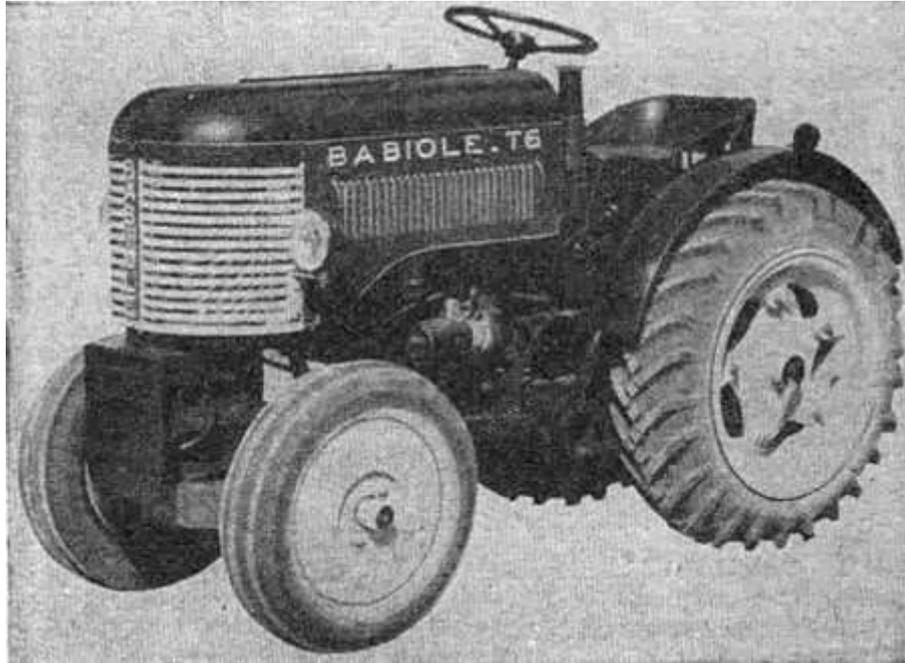
A Ivry-sur-Seine, Charles-Henri Brasier connaît pour sa part un trou d'air après une période florissante. L'ingénieur n'a en effet pas vraiment le sens des affaires. Ainsi, pour continuer à investir après ses victoires, double-t-il les prix, ce qui a pour effet de faire chuter ses ventes. Sa production passe de 600 exemplaires dans les années 1904 – 1905, à moins de 400 en 1908. Il faut pourtant faire tourner l'usine qui compte jusqu'à 600 ouvriers. Revoyant sa politique commerciale, la société renoue avec le succès avant de connaître de nouvelles difficultés qui précèdent la première guerre mondiale. Durant le conflit, elle fonctionne en revanche à plein régime, pour construire... des obus, et aussi des camions. Au lendemain de la guerre, Brasier reprend son positionnement haut-de-gamme, installant son siège sur les Champs Elysées. Mais le succès n'est pas au rendez-vous. Sa société en liquidation judiciaire en 1924, l'entrepreneur s'associe avec Camille Chaigneau, des cycles Chaigneau, pour constituer la société Chaigneau-Brasier. Mais l'entreprise ne réussira pas à survivre à la crise économique de 1929. Après qu'une partie des bâtiments d'Ivry aient été revenus au fabricant Hobart, le reste est alors cédé au constructeur automobile Delahaye en 1933. Brasier mourra en 1941, à 77 ans.

Dans l'usine de la rue Galilée, l'aventure automobile ne se termine pas pour autant. Après la guerre, c'est ici que Delahaye assemblera la première jeep française, la VLR, en 1948. Mais la jeep made in France ne convaincra pas et Delahaye, en faillite, sera repris par son concurrent Hotchkiss qui fabrique les jeeps américaines sous licence. A la fin des années 1950, Hotchkiss rapatrie toute la production dans le nord de Paris. Le clap de fin pour l'aventure automobile de la rue Galilée.

Non loin de là, à la porte d'Ivry, une autre épopée automobile a aussi marqué les lieux, avec son siège de briques rouge, celle de Panhard et Levassor, de 1891 à la fin des années 1960.

22 rue Pierre Curie, Tracteurs Babiolo

Aux débuts des années 1950, dans une France qui voit son activité agricole se moderniser, il apparaît de nombreux constructeurs de matériels agricoles. Babiolo est l'un d'eux, grâce à l'adoption des moteurs Peugeot et une garantie à vie, l'entreprise connaît un rapide succès, tout comme sa chute...



Dans l'immédiat de la Seconde Guerre Mondiale, la France doit se reconstruire et cela commence dans les exploitations agricoles qui se modernisent, notamment en adoptant des *tracteurs agricoles* pour remplacer la traction animale. Lucien Babiolo, aveyronnais d'origine et issu d'une famille d'agriculteurs, est monté sur Paris pour devenir apprenti, il fonde en 1948 sa propre affaire en devenant constructeur de tracteurs agricoles. Son entreprise est basée à Ivry sur Seine et produit initialement des tracteurs à chenille sur la base de NSU Kettenkrad laissés par l'occupant.



Rapidement, Babiolle produit des tracteurs à roues qui, de part leur construction sérieuse, bénéficient d'une bonne réputation. A partir de 1953, les tracteurs Lucien Babiolle adoptent les moteurs *Peugeot* quatre cylindres, d'abord issus de la **203** puis plus tard de la **403**, utilisés à mi-puissance pour favoriser le couple. L'utilisation des moteurs Peugeot permet à Babiolle de proposer une garantie à vie à ses clients, la production passe alors de quelques centaines d'unités par an à plus de mille tracteurs sur l'année 1954. Il faut dire aussi que la gamme Super Babi, plutôt moderne pour son temps avec boîte à vitesses à rapports lents et rapides, ou encore le système de relevage hydraulique, permet d'offrir une alternative sérieuse aux grands constructeurs français, Babiolle arrivant derrière Renault et SFV.

L. BABIOLE

CONSTRUCTEUR

16, RUE PIERRE - CURIE, 16
IVRY-SUR-SEINE - Tél. I.T.A. : 18-66

présente son

MULTI BABI



et ses
TRACTEURS
DIESEL - ESSENCE
*vignerons et
culture à voie
variable*

R O B U S T E S S E
M A N I A B I L I T É
F A I B L E C O N S O M M A T I O N

A D H É R E N C E • A N T I - C A B R A G E

CONCOURS INTERNATIONAL
DE MONTPELLIER 1952. 
PRIX D'EXCELLENCE
CONCOURS DE MONTFON-SUR-ISLE
PREMIER PRIX. 

Malheureusement, la garantie à vie que seul Babiole a osé proposer sur des tracteurs agricoles vient rapidement peser sur les finances de la marque, au point de la mettre en grandes difficultés puis en faillite, Lucien Babiole en fut fortement affecté au point de mettre fin à ses jours en 1956. Son entreprise lui survit quelques années, non sans mal, avant d'être reprise par Tracfor qui mît un terme à la marque Babiole en 1959.

Fresques

51 boulevard Danielle Casanova

Amour au temps du Coronavirus



C 215

Depuis début 2014, Christian Guémy s'est installé un deuxième atelier à Ivry-sur-Seine. Il se rapproche ainsi de sa fille adorée Nina, et a pour ambition de créer un trait d'union entre le 13ème arrondissement de Paris (l'arrondissement du street-art encouragé par son maire Jérôme Goumet et la galerie Itinerrance), et Vitry-sur-Seine qui est devenue la capitale du street-art en France grâce à son propre engagement. La première commande de la mairie d'Ivry couvre sept pochoirs disséminés un peu partout dans la ville, sept portraits dans sept couleurs différentes, sept occasions de découvrir toute la sensibilité de l'artiste.

51 rue Lénine



Rue Lénine-rue Molière



Rue Raspail



8 rue Marat



Avenue Gosnat



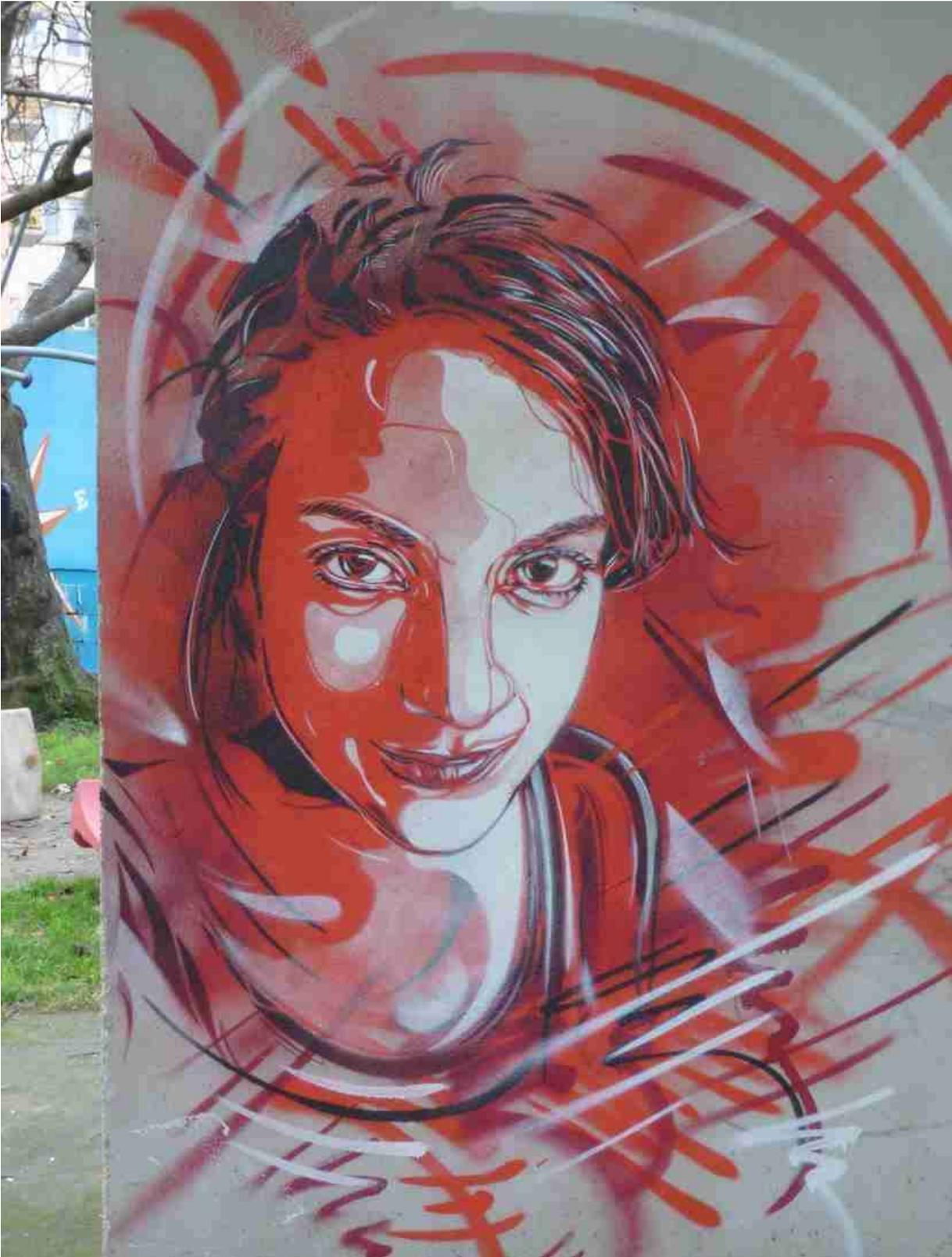
Place Voltaire



Rue Louis Bertrand



Cité Pierre et Marie Curie



Fresques dessinées par d'autres artistes

Rue Paul Langevin

Se souvenir pour avancer



1 rue Denis Papin

Fresque fantastique



8 rue Raspail



100 rue Hoche

Thomas Sankara

