

Massy Storic a commencé ses travaux à l'automne 2015. Son but : collecter tous témoignages, documents et objets relatifs à l'histoire de la Ville de Massy en vue de les sauvegarder et de restituer leur histoire aux Massicois. En décembre 2019, suite à plusieurs années de recherches aux archives municipales et de collecte de témoignages, est paru notre premier livre : « **Histoire et histoires du Nouveau Villaine** ». Pendant la dernière année scolaire, nous avons proposé deux conférences à destination des Seniors, mais notre programme de visites a été interrompu par la pandémie. Nous le reprenons en 2020-2021.

Les rendez-vous

Journées du Patrimoine

19 septembre : balade sur les traces des trois châteaux du vieux Massy.

Visites guidées de Massy

- de la ZI des Champs-Ronds au quartier Atlantis
- les Champarts et le Pérou
- le centre du Grand Ensemble
- les gares de Massy-Palaiseau
- le Vieux Villaine
- des Graviers à Vilmorin
- le ru des Gains

Conférences envisagées

- les châtelains de Vilgénis
- des Massicois acteurs de la Révolution

Des activités continues

Un ou deux mardis après-midi par mois : rencontres du groupe de recherches. Thèmes envisagés : l'ancienne Z.I. des Champs Ronds dont la SFIM, Massy dans les années 1950, histoire du CCM, les gares, la guerre de 1870 à Massy...



Pendant la période de confinement, Massy Storic a publié deux fois par semaine une « minute culture » sur les pages Facebook et Instagram de la Ville. Il s'agissait d'utiliser une photographie de la collection de l'association - issue des archives municipales ou produit de collecte - pour la présenter au public accompagnée d'un commentaire.

Ainsi, la carte postale ci-dessus a été communiquée par un ami et numérisée. Pour le commentaire, il a été fait appel aux connaissances sur l'histoire du château de Vilgénis et du quartier des Graviers, mais aussi aux souvenirs d'habitants de longue date.

Autre exemple : une photographie prise par un habitant de l'Epine Montain dans les années 1980 depuis la « vieille passerelle » en regardant vers le Nord-ouest. La description publiée a été mise au point après un échange entre deux membres de l'association. Elle a été complétée par les souvenirs d'enfance d'une habitante des Graviers.

Ces exemples montrent comment la collecte de documents et de souvenirs est importante. Nous comptons sur vous pour continuer à alimenter l'histoire de Massy !

Le Clair Logis

Les deux photographies ci-contre datent de 1952. Nous sommes au milieu des champs près de la route de Chartres que l'on aperçoit bordée par une rangée de poteaux électriques. Plus précisément, au carrefour actuel entre l'avenue Kennedy et la rue du Dauphiné, face au Grand Ensemble. Pas très loin, après les champs, vers l'est, près de la N.20, les pavillons du Petit Massy, pavillons individuels ou en petits lotissements (2^e photo).

Au milieu des champs, une dizaine d'hommes utilisant pioches, pelles et brouettes, en tenue d'été : la photographie date du mois de juin 1952. Ce sont des Castors démarrant le chantier du Clair Logis. Le résultat, deux ans plus tard, est visible sur la troisième photographie : deux bâtiments de trois niveaux comprenant au total 36 appartements où les habitants ont commencé à emménager au printemps 1954.

Qui sont donc ces Castors ? Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, la France connaît une grave pénurie de logements due à trois facteurs : l'insuffisance des constructions entre les deux guerres, les destructions dues à la guerre et les besoins accrus avec le baby-boom. Même les familles relativement aisées connaissent les logements surpeuplés. Alors, selon le vieil adage « aide-toi, le ciel t'aidera », des hommes décident de bâtir eux-mêmes leur logement. Le mouvement est parti de Bordeaux dès octobre 1948 et a gagné toute la France, et tout particulièrement la région



parisienne : 200 groupes existaient à l'automne 1950 au moment de la création de leur Union Nationale. La société coopérative HLM Le Clair Logis qui se crée en décembre 1949 participe à ce mouvement. Elle comprend quatre unités, dont celle de Massy.

Les participants, futurs propriétaires, ont le statut de locataires at-

tributaires. Pour la construction, il est fait appel à des professionnels pour le gros œuvre, les enduits, les plâtres. Les futurs propriétaires ou castors se livrent aux tâches de terrassement, fabrication des éléments préfabriqués (parpaings de pouzzolane, hourdis), coulage du béton, manutentions diverses, pose des parquets, électricité, vitrerie. Ils participent à la charpente aux côtés des professionnels. Ils sacrifient pendant des mois leurs jours de repos et une grande partie de leurs congés. Après leur emménagement, il leur reste les finitions : peintures, papiers peints, ponçage des parquets. Un énorme travail ! Mais qui leur permet une économie de 15 à 20 % sur la construction et une réponse beaucoup plus rapide au problème de logement.



Le Trou de Toulon



Description de Paul Bailliart : « La tuilerie exploitait une carrière très profonde pour en tirer de la glaise. Du creux où ils allaient chercher (les machines à l'époque n'aidaient pas l'homme) les ouvriers remontaient cette lourde terre dans des hottes. Un jour qu'il faisait chaud, l'un d'eux compara sa peine à celle d'un bagnard de Toulon : le nom a fait fortune. »

En 1909, la carrière à glaise qui alimente la tuilerie de Massy me-

sure 6 ha. Cette tuilerie, la plus ancienne de la région parisienne, est désormais une entreprise industrielle qui alimente en tuiles diverses une grande partie de la banlieue sud. Pour transporter la glaise, les ouvriers utilisent des wagonnets qu'ils poussent sur des rails jusqu'à la sortie de la carrière. Ensuite, la glaise est transportée par des carrioles tirées par des chevaux jusqu'à l'usine. Le travail n'en reste pas moins harassant au fond de l'excavation et les

ouvriers pataugent le plus souvent dans l'eau.

La carrière a cessé d'être exploitée avant la seconde guerre mondiale et a été remblayée. A son emplacement se trouve aujourd'hui le collège Diderot auquel mène le chemin qui conserve l'appellation de « Trou de Toulon ».

Ci-dessus : brochure publicitaire de la tuilerie (juin 1909). Ci-dessous : carte postale et extrait de la carte IGN de 1939 - sur cette carte, à l'endroit noté Petit Etang, sont indiqués l'excavation et les rails.



Les treize gares de Massy



Première gare

Dans cet article le terme de gare désigne un bâtiment destiné à l'accueil des voyageurs utilisant le chemin de fer.

La ville de Massy est fortement marquée par le chemin de fer. La situation actuelle résulte d'une histoire complexe dont voici un bref résumé, vu sous l'angle des bâtiments voyageurs, énumérés dans l'ordre chronologique de leur mise en service. Un dossier plus complet peut être consulté sur massystoric.fr, rubrique *Dossiers*.

Le chemin de fer arrive à Massy en 1854. Il s'agit du prolongement de Bourg-la-Reine à Orsay de la ligne dite « de Sceaux ». Massy est alors desservie par une station ne comportant aucun bâtiment.

La **première gare** est construite à la rencontre entre la ligne de Grande Ceinture (section Versailles-Juvisy) mise en service en 1883 et le prolon-

gement de la ligne de Sceaux.

Gravement endommagée par les bombardements de 1944, elle put néanmoins être remise en état. Désaffectée en 2012 en raison de la mise en service de la nouvelle gare, elle a été ravalée et abrite aujourd'hui une recyclerie.

La **deuxième gare** est érigée en 1899 à la demande des habitants de Massy qui trouvent la gare de Grande Ceinture trop excentrée. Elle dessert également la ligne dite Stratégique (Massy - Choisy-le-Roi) qui avait été mise en service en 1886. On lui donnera le nom de Massy-Verrières en 1904. Elle sera fermée en 1939 lors de la fin du service voyageur sur la Stratégique et réouverte en 1977 à l'occasion de la reprise de ce service (ligne C du RER).

Au début du XX^e siècle il est décidé de construire une ligne de Paris à Chartres par Gallardon, passant

par Massy. En vue de l'insertion de cette ligne dans le nœud ferroviaire de Massy, de grands travaux de modification du tracé des voies ont lieu de 1912 à 1923. De nombreux ponts sont construits pour permettre aux différentes lignes de se croiser sans cisaillement des voies. Les tracés de la ligne Stratégique et de la ligne de Sceaux sont alors intervertis au niveau de Massy-Verrières, ce qui entraîne la construction de la **troisième gare** (Massy-Verrières, côté Massy). Cette gare sera démolie lors des bombardements de 1944.

La ligne Paris-Chartres par Gallardon est mise en service entre Massy et Chartres en 1930. A cette occasion, on construit la **quatrième gare** (Massy-Palaiseau Etat). Il s'agit d'un modeste bâtiment destiné à attendre la grande gare dans laquelle devaient être réunies toutes les lignes. Mais la ligne ne sera jamais terminée ; elle est fermée en 1939 et la gare démolie par la suite.

La **cinquième gare** est construite à l'occasion de la modernisation de la ligne de Sceaux en 1938. C'est cette gare qui devait desservir toutes les lignes. On l'appela gare du Métro car l'exploitation de la ligne revint à la Compagnie du Métro de Paris.

A cette occasion la ligne de Sceaux est déviée à son emplacement actuel, mais la ligne de Chartres n'atteindra jamais cette gare et la Grande Ceinture restera à son emplacement. La disposition de la passerelle construite alors montre bien les passages prévus pour les différentes voies.

Désaffectée en 2012, elle a été laissée à l'abandon malgré son architecture remarquable. Cédée cette année à Paris Sud Aménagement, elle devrait être réhabilitée dans les années à venir.

La **sixième gare**, construite en 1950 à Massy-Verrières remplace celle qui avait été démolie pendant la guerre. Elle a été remplacée à son tour en 1990 par le bâtiment actuel (**septième gare**) pour permettre le raccordement du TGV à la Stratégique. La décision de construire le TGV Atlantique date de 1981. Entre Paris et Massy, il utilise le tracé de la ligne de Chartres. Le maire de l'époque, Claude Germon, obtint la construction d'une gare à Massy, destinée essentiellement aux TGV d'interconnexion. C'est la **huitième gare**, inaugurée en 1991.

Les **neuvième et dixième gares** (Massy-Palaiseau RER B et Massy-Palaiseau RER C) ont été construites en 2012 pour desservir la nouvelle passerelle.

En 2013 il est décidé de remplacer la section Massy-Juvisy du RER C par un tram-train (ligne T12) entre Massy et Evry. L'origine de la ligne sera Massy-Palaiseau et elle desservira la **onzième gare** (Massy Europe) dont la mise en service est prévue en 2022. Enfin, la **douzième** (Massy-Palaiseau) et la **treizième** (Massy-Opéra, ci-dessous) sont en projet. Elles desserviront la ligne 18 (Orly-Ver-sailles) du Grand Paris Express dont la mise en service est prévue en 2027.

Hervé Hamon

Le Super Centre Commercial Paris-Sud



Au premier plan, le « Super Centre Commercial Paris-Sud » inauguré l'année précédente, le 13 mai 1965, en présence d'Edgar Pisani, ministre de l'Équipement. C'était alors le plus grand centre commercial de France - voire d'Europe - comportant 70 magasins et un cinéma. Il a été conçu par l'architecte Jean Duthilleul selon une conception novatrice : on pouvait circuler à pied d'un magasin à l'autre à l'abri des intempéries avec un chariot qui facilitait le transport jusqu'au parking souterrain. D'où le symbole du kangourou.

On distingue quelques-unes des boutiques. Citons en particulier le super-marché Suma ; derrière lui le toit du café-restaurant le Kangourou ; en face du renforcement, le Studio Images Camara. Ces deux commerces existent toujours. Derrière l'allée, à droite, le bâtiment d'habitation destiné aux commerçants ; à son pied, le cinéma. Plus à droite, non visible sur cette photographie : le patio et le Prisunic sur deux étages.

Sur la gauche, la place de France qui n'est pas encore transformée en parking et qui accueille les grands rassemblements festifs.

Derrière la place, une zone de terre plus ou moins battue qui accueille de temps à autre des forains et accueillera, en 1993, l'Opéra, la Bibliothèque, CinéMassy et leurs annexes. Un peu plus loin, l'église évangélique luthérienne consacrée en 1964. A sa droite, trois immeubles d'habitation de quatre étages construits par les architectes P. Hambert et G. Ranson. L'opération comporte principalement des 4 et 5 pièces. Deux particularités des façades : la présence de loggias et l'alternance entre pierre de Saint-Maximin et mosaïque cérame bleue.

A l'arrière-plan, les champs qui laisseront bientôt place, en 1975, au « parc urbain » - aujourd'hui Georges Brassens. Puis la N.20 encore bordée d'arbres, le groupe de pavillons et les arbres des Champarts. A l'horizon, Chilly-Mazarin et Longjumeau.



Sixième gare



Treizième gare (future)

Claude Glucq : la vie de famille d'un célibataire

Claude Glucq aura été le propriétaire du Château de Villegénis entre 1719 et 1742, comme il a été propriétaire d'autres biens qu'il n'a su garder.

Fils de Jean GLÜCK, Maître hollandais teinturier en écarlate, et de Marie Charlotte JULIENNE, fille d'un marchand de draps, il naît à Paris dans la rue Mouffetard d'origine, celle qui porte aujourd'hui le nom d'Avenue des Gobelins. C'est Colbert qui fit venir à Paris le Maître, détenteur d'un procédé nouveau. Il connut vite le succès. De locataire, il devient propriétaire de plusieurs immeubles du quartier des Gobelins, et d'autres biens dont le Château de Sainte-Assise, près de Melun. Il s'associe avec son voisin le marchand drapier François Julienne de Francoeur, dont il épouse la sœur Marie Charlotte le 22 janvier 1674.

Dans la vie de Claude Glucq, la composante familiale est vraiment primordiale, au point même qu'il n'a sans doute pas su aller au-delà, ne vivant que par ses proches.

Premièrement parlons du frère

ainé, Jean-Baptiste, dans les pas duquel il semble avoir, presque jalousement, tenté d'inscrire les siens. Homme de loi comme son frère, amateur d'art comme son frère, Claude acheta Villegénis et la seigneurie tandis que Jean-Baptiste héritait de la seigneurie de Saint-Port et du château de Sainte-Assise.

Tous deux étaient passionnés d'art, rangés parmi les collectionneurs, capables de faire ou défaire la réputation d'un artiste. Leur bibliothèque respective était remarquable et éclectique. Jean-Baptiste racheta une partie de celle de Claude quand celle-ci fut vendue après sa mort pour payer des dettes.

Claude sembla toutefois plus intéressé que son frère par la manufacture paternelle dont tous deux héritèrent. Propriétaire, il en était aussi le Directeur en titre, charge sans doute plus véridiquement assumée par leur oncle François de Jullienne et leur cousin Etienne. Mais ainsi, il côtoyait des artistes de la Manufacture Royale qu'il appréciait, tels Jean Baptiste Pater

et Pierre Migeon, dont certaines œuvres furent à Villegénis.

Son aîné mena grand train de vie, cherchant à nouer des relations avec les puissants plutôt qu'avec les artistes. Cela le mena aux portes de la Cour et dans le lit de Jeanne-Baptiste d'Albert de Luynes, Comtesse de la Verrue, celle qui inspira à Alexandre Dumas « La Dame de Volupté ». Tenant salon, elle-même collectionneuse d'art et bibliophile, elle était aussi l'amie et confidente du Duc de Bourbon-Condé, de sa mère et aussi... de sa sœur Elisabeth de Sens. Le Baron de Saint-Port alias Jean-Baptiste Glucq était ainsi entré dans ce que certains ont nommé le « clan » Condé.

Claude tenta de mener grand train de vie en achetant beaucoup, ce qui le mena à... la ruine.

Un autre lien d'influence importante sur la vie de Claude Glucq est celui issu de la famille côté maternel.

Son oncle François d'abord, l'asso-

cié de son père auquel il laisse la direction de fait de son entreprise (les deux associés ayant chacun conservé sa manufacture).

Ensuite et surtout, Jean Julienne de Francoeur (1686-1766), le fils de Claude Julienne l'autre frère de François et Marie-Charlotte. Neveu donc des deux associés, il fut pris par eux en apprentissage de teinturier-drapier, et montra des dispositions des plus convaincantes tant par la technique que par l'affirmation artistique. C'est lui qui créa en 1721 la Manufacture Royale des Draps et des Teintures en Ecarlate des Gobelins, à ne pas confondre avec la Manufacture des Gobelins.

Il était aussi l'ami d'Antoine Watteau (1684-1721). Mort de phtisie à l'âge de 36 ans, Watteau, peintre des fêtes galantes, ne possédait pas grand'chose et résidait souvent chez ses amis. Claude Glucq, riche alors que Jean Julienne ne l'était pas encore, a acheté plusieurs œuvres de Watteau que Jean racheta plus tard. Il en va ainsi pour la dernière et plus célèbre œuvre de Watteau, l'enseigne de Gersaint, qui séjourna sans doute à Villegénis. Certains voient Claude Glucq dans l'un des marchands représentés sur la toile.

Un autre signe de l'influence familiale sur les choix de vie de Claude Glucq concerne les achats immobiliers qu'il réalise à la suite de l'héritage de son père. Au cours de l'année 1719, il se rend successivement acquéreur du château de Pionsat, situé dans le Nord-Ouest du Puy-de-Dôme en plaine Combrailles et du château de Villegénis. Certains voient Claude Glucq dans l'un des marchands représentés sur la toile.

Villegénis et la seigneurie, il les achète à Henri Renaud d'Albertas, Premier Président de la Cour des



Enseigne de Gersaint - Watteau

Comptes de Provence, qui en avait hérité apparemment sans joie. Henri Renaud faisait partie des relations du beau-frère de Claude Glucq, Jean-Baptiste de Montullé, également Conseiller au Parlement de Paris et époux de Françoise Glucq.

Si l'achat de Villegénis permettait peut-être un rapprochement de Versailles et des collectionneurs d'art, qu'allait-il donc faire dans la galère de Pionsat ? C'est que Glück a encore à prouver sa maîtrise totale des arts et, à cet égard, Pionsat est un mélange d'art médiéval, de Renaissance et de modernes ailes d'apparat.

Claude Glucq s'engagea dans les deux lieux dans des travaux incommensurables, qu'il oublia souvent de payer. Les ennuis sérieux commencent dès 1726, et l'agonie dure jusqu'en 1740. Il démissionne de sa charge de conseiller au Parlement, revend le Château de Pionsat à la famille de Chabanne, et pense avoir réussi à vendre Villegénis, le 8 août 1741 pour un montant de 400 000 livres plus 20 000 livres de mobilier auprès du Gouverneur de Dreux, le marquis de Sabrevois.

Claude Glucq décède l'année suivante, quasiment seul et ruiné, le 24 mai 1742 à Paris.

Les biens qu'il possède ont voca-

tion à payer ses créanciers. Son frère renonce à la succession, et achète la bibliothèque, son beau-frère de Montullé se porte sur la liste des créanciers. Pire, le Marquis de Sabrevois fait « acte de résiliation de contrat et de déguerpissement réel » et donc abandonne l'achat de Villegénis et en refuse le paiement, ce qui est validé par arrêt de la Grand'Chambre le 12 août 1743.

Le 14 avril 1744, une sentence des Requêtes du Palais abandonne Villegénis aux créanciers. Par adjudication, Mlle de Sens devient propriétaire de Villegénis et Igny, le 7 décembre 1744. Elle achète séparément le mobilier, dont les fameux « dessus de porte » peints par Desportes qui firent la réputation de Villegénis. Pour l'anecdote, Desportes aurait voulu être sur la liste des créanciers, déclarant n'avoir pas été payé...

Au fait, nous ne l'avons pas évoqué : Glück, en flamand, cela veut dire « à la bonne fortune ».

Francis COUILLET

Principales sources :
Notice sur l'origine et les travaux des manufactures de tapisserie Antoine-Louis Lacordaire
Le cabinet des titres – Inventaire des documents des Condé conservés à Chantilly



Extrait de la carte de l'abbé La Grive - 1731-1740

Utiliser le site *massystoric.fr*

Le site de Massy Storic offre désormais diverses ressources à tous ceux qui le consultent. En page « **Accueil** », vous trouverez notre agenda ainsi que les liens permettant de télécharger les bulletins des années précédentes.

Vous pourrez consulter, sous l'onglet « **Vue de l'association / rétrospective** », un rappel en images des actions passées.

Dans « **Dossiers** », vous avez accès à près de 80 dossiers issus de recherches de notre association ou communiqués par des amis. Le but : donner à chacun les éléments d'histoire dont l'association dispose en plus, évidemment, des

livres ou fascicules déjà publiés sur l'histoire de la commune. Ces dossiers traitent de sujets variés. Certains traditionnels comme l'histoire du château de Vilgénis ou des lieux de culte ou encore de personnalités, d'autres plus originaux qui permettent des découvertes de quartiers ou d'usines. Ces dossiers sont ajoutés au fur et à mesure de nos recherches et rencontres.

Enfin, depuis le printemps, une « **Chronologie** » est à disposition de tous les amateurs. Elle demande à être complétée et vérifiée.

Merci aux utilisateurs de signaler les anomalies qu'ils pourraient rencontrer.

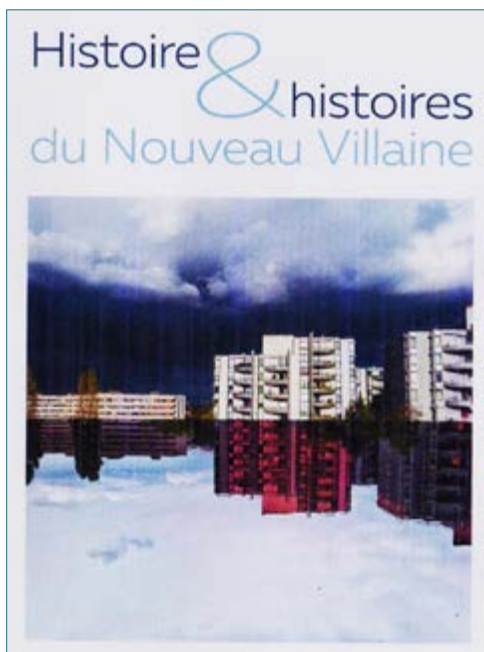
Sommaire

	page
Agenda	1
Le Clair Logis	2
Le Trou de Toulon	3
Les treize gares de Massy	4
Le Super Centre Commercial Paris-Sud	5
Claude Glucq : la vie de famille d'un célibataire	6
Utiliser le site <i>massystoric.fr</i>	8
Histoire du Nouveau Villaine	8

Vous ou votre famille habitez Massy depuis longtemps ?
Vous avez travaillé dans l'une des usines de la ville ?
Vos témoignages et vos archives nous intéressent !

Histoire de la ZUP du Hameau de Villaine

Le 2 décembre 1959, Michel Aubert, maire de Massy, propose au Conseil Municipal d'équilibrer le développement de la commune en dynamisant le centre-ville et en créant un nouvel ensemble de 2100 logements à l'ouest. Était ainsi lancée « l'opération balancier » qui fut achevée en 1982 sous la mandature de Claude Germon. C'est l'histoire de la naissance et de l'évolution de ce Nouveau Villaine, près de 3000 logements et leurs équipements répartis autour d'espaces verts, qui est retracée dans ce livre. Cette œuvre collective s'appuie principalement sur les recherches menées aux archives municipales et sur des témoignages recueillis auprès d'habitants et d'acteurs locaux.



On peut se procurer le livre auprès d'un adhérent de Massy Storic ou dans une librairie : Arborescence, Maison de la Presse, La Fontaine aux Livres, ou auprès de l'Office de Tourisme Destination Paris-Saclay.

Nouvelles publications

Histoire de Palaiseau (1944-2014) - Association PAL'EO - avril 2019.

Connaissance de Verrières-le-Buisson n°65-66 : la famille Vaillant - L'Historique de Verrières - septembre 2019.

La voie de la 2^e DB : des plages du débarquement à Strasbourg le Guide Vert - édition spéciale - juin 2019.

Massy-Atlantis au coeur des synergies - Paris Sud Aménagement - février 2020.

Massy Europe territoire d'attraction - Paris Sud Aménagement - février 2020.

Comité de rédaction : Françoise Avril - Jean-François Bladou - Francis Couillet - Michel Dubessy - Xavier Guyon Geneviève Le Garff - Hervé Hamon - Francine Noel.

Crédit photographique : Cécile Manoha, Archives Municipales, coll. Le Clair Logis, coll. Massy Storic.

Siège social : Hôtel de Ville - 1 avenue du Général De Gaulle - 91300 Massy.