

# L'histoire de Grigny (91) au XXème siècle

Exposé réalisé dans le cadre du cours de Emmanuel BELLANGER

« La ville : institutions et acteurs sociaux des années 1880 à nos jours »

par

Xavier CARUSO<sup>1</sup>

et

Emmanuel MARCQ<sup>2</sup>

Le 2 juin 2003

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Arrêt sur image en 1900 : Grigny, un village paisible</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>1910 – 1955 : <i>Sea, sand and stone</i></b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>1955 – 1977 : L'explosion urbaine</b>	<b>7</b>
	3.1 Les américains débarquent . . . . .	7
	3.2 La fièvre de la construction . . . . .	8
<b>4</b>	<b>1977 – 2003 : « Grigny, j'y vis, Grigny, j'y crois »</b>	<b>11</b>

---

<sup>1</sup>[mailto : xavier.caruso@normalesup.org](mailto:xavier.caruso@normalesup.org)

<sup>2</sup>[mailto : emmanuel.marcq@ens.fr](mailto:emmanuel.marcq@ens.fr)

## Table des figures

1	L'église de Grigny . . . . .	2
2	Situation de Grigny . . . . .	3
3	Carte de Grigny . . . . .	4
4	Le lavoir communal . . . . .	5
5	Les sapeurs-pompiers de Grigny . . . . .	5
6	Monsieur Godefroy, propriétaire de la Ferme Neuve . . . . .	6
7	Charles Piketty . . . . .	6
8	On se baigne [...] . . . . .	7
9	[...] et on joue au foot à Grigny . . . . .	7
10	Le chantier de l'autoroute . . . . .	8
11	Une vue aérienne de Grigny - La Grande Borne . . . . .	9
12	Une carte postale du début du siècle... et une de maintenant . . . . .	10
13	L'Amicale des Locataires de la Grande Borne . . . . .	10
14	Le parc des aiglons agressé . . . . .	11
15	Les constructions commencent . . . . .	11
16	Le combat des grignois . . . . .	12
17	Le combat des grignois 2 . . . . .	12

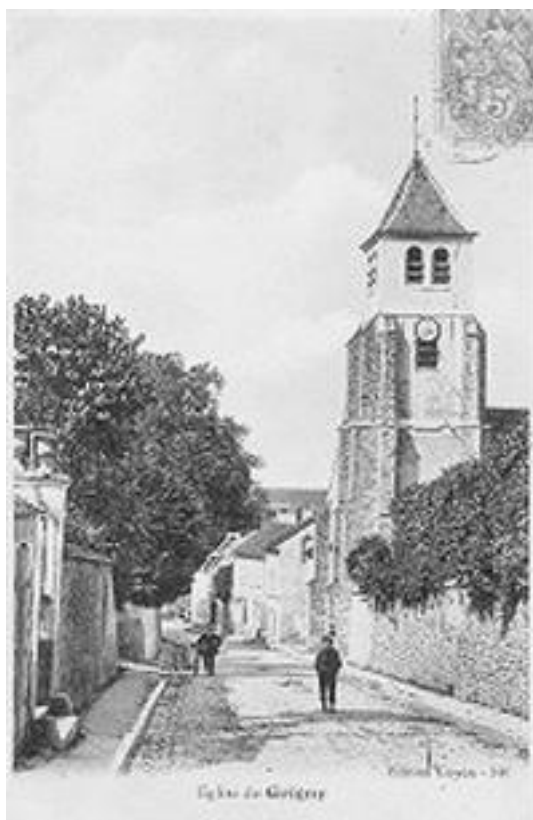


FIG. 1 – L'église de Grigny

## Introduction

Grigny est une commune d'Île de France située dans le département de l'Essonne (91), donc au sud de Paris. Plutôt bien desservie, avec le RER D qui s'arrête dans la commune et l'autoroute A6 qui la traverse, elle comptait, en 1999, 24 512 habitants selon les statistiques de l'INSEE<sup>3</sup>. Bien que la population soit en légère baisse depuis 1982, celle-ci est loin d'être significative.

D'un point de vue géographique, Grigny s'étend sur 486 hectares entre les communes de Ris-Orangis (à l'est), de Viry-Chatillon (à l'ouest), de Fleury-Mérogis (au sud) et de Draveil (au nord-est), cette dernière frontière étant donnée par la Seine. Notons également que Grigny n'est distant que de deux stations de RER de la ville d'Évry, chef-lieu de l'Essonne. Finalement, les habitants de Grigny s'appellent les grignois.

La figure 3 représente une carte actuelle de Grigny. Il faut faire attention au fait que la rose des vents n'est pas orientée de la façon habituelle, un axe nord-sud allant approximativement du coin haut-gauche de l'étang de la justice au point le plus à droite de l'autoroute A6 représenté sur ladite carte.



FIG. 2 – Situation de Grigny

## 1 Arrêt sur image en 1900 : Grigny, un village paisible

### La géographie de Grigny au début du XX<sup>ème</sup> siècle

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, Grigny ne ressemblait pas du tout à ce qu'il est aujourd'hui. Déjà même géographiquement les données étaient bien différentes et il faut enlever beaucoup de choses à la carte de la figure 3 pour retrouver une carte de l'époque. En premier lieu, les étangs du nord-est n'étaient pas encore là. Toute la zone occupée par ces étangs était alors la continuité de la Basse Plaine, et était principalement recouverte par des champs.

Le village de Grigny comptait à peine 600 habitants et se résumait aux trois rues principales suivantes : la Grande rue (actuellement rue Pierre Brossolette), la rue des Lombards (actuellement rue Gabriel Péri) et la rue du Clozeau (qui n'a pas encore été rebaptisée). Toute la partie située de l'autre côté de l'autoroute, actuellement donc le

<sup>3</sup>Soit une densité d'environ 5 000 grignois au km<sup>2</sup>.

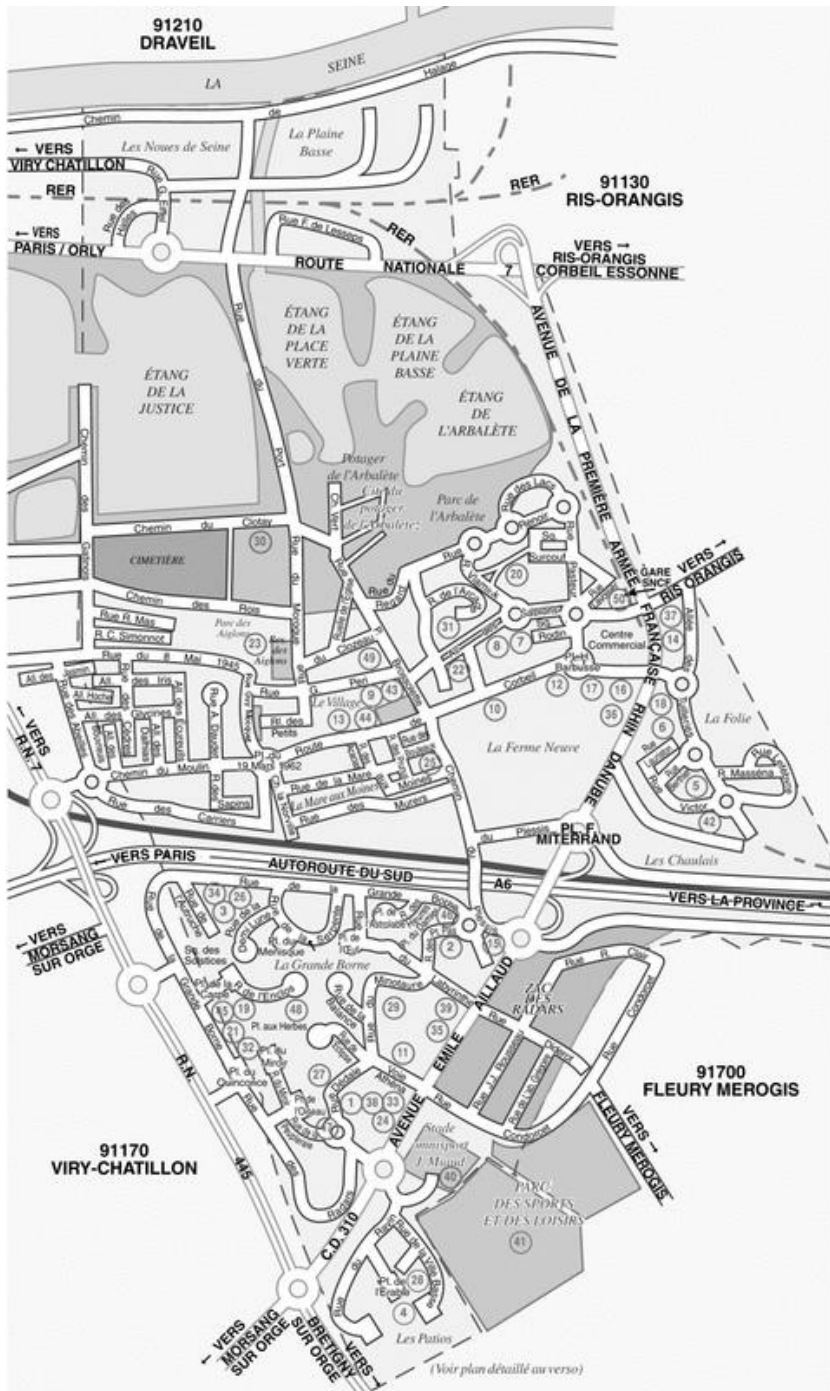


FIG. 3 – Carte de Grigny

quartier de la Grande Borne, était principalement recouverte de champs. Elle forme ce que l'on appelait alors la Haute Plaine, située en altitude environ 80 mètres plus haut que la Basse Plaine. Le village était donc construit à flanc de coteaux sur le dénivelé reliant les Basse et Haute Plaines.

### La vie des « grignards » de l'époque

À l'époque, on ne parlait pas encore de grignois mais plutôt de grignards. Ces gens étaient principalement des paysans cultivant leur propre lopin de terre, et souvent exerçant une ou plusieurs professions en parallèle pour pouvoir subsister.

À Grigny, il n'y avait pas grand chose : deux écoles, une mairie, un lavoir et c'est à peu près tout. Il fallait aller à Ris-Orangis pour aller à la poste ou pour prendre le train, la gare n'étant quand même située qu'à 2,8 km du village. « À Grigny, on voit passer les trains mais ils ne s'arrêtent pas ». Anecdotiquement, on peut souligner l'existence du corps des sapeurs-pompiers de Grigny fondé en 1875 et dissout en 1957, faute de personnel.



FIG. 4 – Le lavoir communal

Il y avait toutefois deux fermes plus importantes qui donnaient un petit ressort économique au village. Ce sont elles que nous allons présenter dans le paragraphe suivant.



FIG. 5 – Les sapeurs-pompiers de Grigny

### Deux grandes exploitations

**La Ferme Neuve** Il s'agit d'une grande ferme, d'une superficie proche de 200 hectares, et qui emploie et loge de nombreux ouvriers mais aussi des domestiques. Dirigée par la famille Godefroy, cette ferme se caractérise principalement par son extraordinaire modernité. De très importants efforts, comme l'achat d'une moissonneuse-batteuse en Amérique, ont été réalisés dans le but de mécaniser le travail. Et de fait, les productions de la Ferme Neuve surpassent sans doute tout ce que l'on pouvait imaginer à l'époque.

**Les Porcherons** Il s'agit là d'une ferme plus modeste, qui s'étend quand même sur 70 hectares. Cette ferme est dirigée de père en fils par la famille Saunier.



FIG. 6 – Monsieur Godefroy, propriétaire de la Ferme Neuve

## 2 1910 – 1955 : *Sea, sand and stone*

### De la pierre pour Paris

Vers 1910, Paris, la grande ville, est en chantier, notamment avec la construction du métropolitain. De fait, on a besoin de matériau par exemple pour faire du ciment et donc on demande aux communes avoisinantes. Grigny, ayant de la meulière<sup>4</sup> à revendre dans la Haute Plaine, répond à l'appel et va donc commencer à exploiter industriellement le terrain.

C'est Charles Piketty, un ingénieur centralien d'origine italienne, qui se charge de diriger l'entreprise. L'extraction de la meulière qui se faisait jusqu'alors de façon artisanale va se mécaniser et en à peine 25 ans, le rendement va être multiplié par 4. Afin de parvenir à ses fins, Charles Piketty fait venir des ouvriers italiens à Grigny, jugeant ces travailleurs « plus résistants, plus sobres et moins exigeants ». Et de fait il est vrai que, du moins au niveau du logement, ces immigrés se contentaient de peu, habitant souvent directement sur les lieux d'extraction dans des maisons improvisées.

C'est ainsi que la population de Grigny passe de 600 à 1 000 habitants. Il faut constater que cela n'a pas entraîné de problèmes majeurs : dès les années 1930, les italiens viennent au village et s'intègrent bien à la population, comme peuvent en témoigner par exemple de nombreux mariages « mixtes ».



FIG. 7 – Charles Piketty

### Du sable pour Paris et la « construction » des étangs

Mais pour faire du ciment ou du béton, la pierre ne suffit pas ; il faut aussi du sable. Et Grigny possédait également du sable dans la Basse Plaine. Charles Piketty se chargea

<sup>4</sup>Il s'agit d'une pierre légère, solide, inaltérable, à laquelle le mortier s'accroche bien. Elle est donc idéale pour la construction.

tout naturellement de faire fructifier l'affaire et commence donc, avec ses ouvriers italiens, à creuser dans la Basse Plaine.

Là encore, la chose marche bien et est rentable. Cependant, à force de creuser, l'eau de la Seine qui ne passe pas loin s'est infiltrée et les étangs que l'on voit sur la carte de la figure 3 se sont dessinés. Cela n'a en fait pas empêché de continuer l'exploitation du terrain. Toutefois, il a fallu y mettre fin en février 1952 à cause des glissements de terrain devenus trop fréquents.

### Une ville touristique



FIG. 8 – On se baigne [...]

Malgré toutes les entreprises précédentes, Grigny avait gardé un certain charme villageois à cette époque qui n'était pas pour déplaire aux parisiens. Si l'on ajoute à cela, la relative proximité de Paris, le fait que malgré tout, Grigny ne reste pas totalement isolé<sup>5</sup> et la qualité apparemment exceptionnelle de l'air<sup>6</sup>, il est pas étonnant de voir débarquer le week-end des gens de la ville venant se baigner dans les lacs fraîchement créés.

Évidemment, les congés payés, qui ne tardèrent pas à arriver, n'ont fait que nourrir ce tourisme nouveau.

Il faut également noter la création en 1937 de l'Union Sportive de Grigny (USG). Étonnamment, il faut quand même attendre 1970 pour que l'USG devienne une véritable association.



FIG. 9 – [...] et on joue au foot à Grigny

## 3 1955 – 1977 : L'explosion urbaine

### 3.1 Les américains débarquent

#### Des nouvelles zones d'habitation

À la fin des années 1950, le surplus de population commence à se faire sentir un peu partout et il devient nécessaire de construire des immeubles pour loger ces gens. Grigny,

---

<sup>5</sup>On rappelle que s'il n'y a toujours pas de gare à Grigny, celle de Ris-Orangis reste à moins de 3 km du village.

<sup>6</sup>La preuve en est qu'un centre pour tuberculeux s'est installé à Grigny à cette époque.

bien qu'affichant une volonté nette de rester à l'écart de cette politique, préférant conserver son côté village, a quand même dû faire des concessions. C'est ainsi que l'on construit dans un premier temps les trois zones de résidence suivantes, la population passant par le fait de 1 000 à 3 500 habitants.

**La cité américaine de Blancs Manteaux** C'est au nord-ouest de petit centre-ville de Grigny que vont être construits ces immeubles en 1955. Il ne s'agit pas de grands ensembles : les immeubles sont encore bas et agréables à habiter. Ces constructions étaient *a priori* destinées au personnel militaire américain de l'OTAN. Toutefois, la France décide de quitter le commandement unifié de l'OTAN en 1966, ces immeubles deviennent vacants et sont rapidement occupés par des rapatriés algériens.

**Les HLM du Potager de l'Arbalète** Il s'agit là d'un ensemble de 98 logements, logements allant de 2 à 5 pièces. C'est cette fois-ci au nord du centre-ville que ces constructions sont réalisées.

**Le lotissement de la Mare aux Moines** Située au sud de centre-ville, la Mare aux Moines se distingue des deux autres constructions puisqu'elle est en fait un lotissement pavillonnaire. C'est à un combat âpre de la commune que l'on doit ce choix.

### L'autoroute

Encore pendant les années 1950, Grigny doit essuyer un nouveau coup dur : il est décidé en 1952 que l'autoroute A6 traversera de part en part Grigny sans la possibilité bien sûr de sortir d'icelle pour se rendre directement au village. « À Grigny, on voit passer les voitures mais elles ne s'arrêtent pas » pour reprendre une ancienne citation.

Il est à noter que l'autoroute coupe littéralement le village en deux et qu'ainsi les personnes résident côté sud-ouest se trouvent un peu isolé, devant toujours traverser l'autoroute pour se rendre au centre-ville où se trouvent toutes les infrastructures administratives. Si l'on ajoute à cela qu'il n'y avait alors qu'un seul pont permettant la grande traversée, on comprend encore peut-être mieux ce sentiment d'isolement.



FIG. 10 – Le chantier de l'autoroute

## 3.2 La fièvre de la construction

Arrivent bientôt les années 1970. La mode est aux grands ensembles et bien que la commune de Grigny se défende becs et ongles pour que l'on ne continue pas à détériorer son paysage, elle ne va rapidement plus pouvoir y couper.

## La Grande Borne

C'est le premier grand ensemble qui va être construit à Grigny. Les travaux commencent en 1967 sous l'œil attentif de Émile Aillaud, architecte connu par exemple pour la cité Bellevue à Creutzwald. Il a voulu avec la Grande Borne rompre avec les traditions monotones des grands ensembles : courbes, immeubles relativement bas et espaces verts reviennent à l'honneur par exemple.

La Grande Borne est un ensemble de 3 700 logements qui regroupent aujourd'hui plus de 11 000 habitants. Elle s'étend sur tout le côté sud-ouest de l'autoroute, alors encore principalement recouvert par des champs. Évidemment, maintenant que toute cette population habite si loin des installations publiques, il devient plus difficile de cacher le sentiment d'isolation que l'on évoquait précédemment.



FIG. 11 – Une vue aérienne de Grigny - La Grande Borne

## Grigny 2

Le 10 décembre 1968, contre l'avis de la commune, le ministre de l'équipement, Albin Chalandon, impose à Grigny par arrêté ministériel la construction de Grigny 2. Le plan de construction prévoyait à l'origine un ensemble de 5 835 logements répartis principalement sur deux sites : les Tuileries et les Sablons.

Grigny 2 était au début prévu pour le logement d'un personnel de haut standing, principalement des cadres et des hauts fonctionnaires. Évidemment, si l'on regarde ce qu'il en est aujourd'hui, on peut sans se mouiller dire que les objectifs n'ont pas été atteints.

Il faut aussi souligner que plusieurs graves irrégularités ont été commises. Principalement, les promoteurs n'ont jamais fourni ni le plan d'aménagement du territoire, ni l'échéancier, ni les modalités de financement, ni le bilan financier prévisionnel. Autant dire donc que tous les abus étaient permis.

Bien que les 5 835 logements n'ont finalement pas tous été construits, Grigny 2 demeure aujourd'hui la plus grande copropriété de France : elle loge presque 12 000 habitants dans un peu moins de 5 000 appartements.

## Quel est le bilan de tout ça ?

Évidemment, cela va être sans surprise : en moins de 4 ans, Grigny est passé du stade de village à celui de ville, sa population passant de 3 500 à 25 000 habitants. Il faut également



FIG. 12 – Une carte postale du début du siècle... et une de maintenant

noter que la plupart de ces nouveaux arrivants étaient des étrangers, qui ne pouvaient souvent se raccrocher qu'à peu de choses. Pour ne donner qu'un chiffre, on estime aujourd'hui qu'il y a 55 nationalités différentes sur le territoire de la commune.

En outre, les moyens publics et financiers dont disposait le petit village de Grigny n'ont clairement pas suffi à accueillir tout le monde. Par exemple, il est assez impressionnant de remarquer que le nombre d'élèves scolarisés en maternelle et en primaire est passé de 300 en 1968 à 6 000 en 1971 ; donc dans un laps de temps de 3 ans, les jeunes enfants devant aller à l'école ont vu leur nombre être multiplié par 20 ! Pour pallier à cela, il a bien fallu construire des écoles.

Dès 1971, date à laquelle l'État consent enfin à donner son aide, Grigny devient littéralement un chantier permanent. Pour le problème évoqué précédemment, 24 maternelles et écoles primaires, ainsi que 2 collèges, ont été construits en 6 ans. Mais à côté de cela, on a aussi vu pousser un conservatoire, deux crèches, trois gymnases, une piscine, des terrains de tennis, une nouvelle mairie, etc. Il faut noter aussi la pose d'une ligne de chemin de fer passant près de Grigny 2 et l'implantation d'une gare. Entre 1971 et 1977, l'État a déboursé pour la seule commune de Grigny pas moins de 23 millions de francs<sup>7</sup>.

À côté de cela, de nombreuses associations ont rapidement vu le jour, le but étant de réunir ces gens venus d'horizons si variés pour créer un côté social qui leur manquait tant. On ne va pas insister sur le fonctionnement de chacune d'entre elles. Donnons simplement une liste, les noms parlent d'eux mêmes. Il y a l'Amicale des Locataires de la Grande Borne, l'Union Locale des Anciens Combattants (ULAC), l'Accueil et Promotion Sociale (APS), l'Animation Grigny 2 (AG2), l'Association Sportive Portugaise de Grigny (ASPG), l'Association pour le Développement des Arts Plastiques à Grigny (ADAPG), et encore d'autres aux noms plus évocateurs comme



FIG. 13 – L'Amicale des Locataires de la Grande Borne

<sup>7</sup> Environ 3,5 millions d'euros.

« Deux roues pour l'emploi », « Décider », « Le collectif des impayés de loyer » ou encore « Stop la violence! ».

#### 4 1977 – 2003 : « Grigny, j'y vis, Grigny, j'y crois »

##### Stop à l'urbanisme !

Depuis 1971, la commune voulait stopper les projets trop ambitieux à son goût pour Grigny. Ce n'est toutefois qu'en 1975 qu'elle obtient le blocage à 5 000 logements sur le site de Grigny 2. Pour donner une simple anecdote qui montre bien la détermination des grignois, il faut dire que les promoteurs ont voulu profiter du fait que les permis de construire étaient déjà signés pour reprendre les travaux par deux fois, une fois en 1985 et une autre en 1987. À chaque fois, la réaction des habitants fut violente, elle se caractérisa par une occupation des sols afin d'empêcher les bulldozers et diverses machines de progresser. Au final, ce sont ces habitants qui ont eu gain de cause.



FIG. 14 – Le parc des aiglons agressé

Il a fallu ensuite des mesures un peu plus concrètes pour protéger les sites et les sols qui n'avaient pas encore été atteints. C'est le plan d'occupation des sols de 1988 qui spécifie tout cela ; notamment, il détermine les zones inconstructibles, il interdit de toucher aux vieux bâtiments de vieux village, il réserve des terrains pour les futures constructions qu'il faudra faire pour le domaine public.

##### Construction d'une économie et d'un cadre de vie

Parallèlement à ce qui précède, en 1983, la commune de Grigny obtient l'autorisation de commercialiser des terrains à vocation économique. Cette autorisation se marque concrètement par la construction de la zone d'activités (ZAC) des Radars. Il fallut attendre quand même 1986 pour voir la première entreprise s'y installer : c'était Coca-Cola.



FIG. 15 – Les constructions commencent

Il est inutile de dire que cela redonne un peu de vigueur à Grigny dont le potentiel fiscal était alors au plus bas, ce qui évidemment n'aide pas dans une période où il est nécessaire d'entreprendre l'implantation de larges aménagements.

Ensuite, d'autres équipements sont apparus comme un centre de loisirs ou une bibliothèque. De nombreux services se sont également développés comme une antenne jeunes, ou des repas à domicile pour les retraités. Mais tout cela restait encore insuffisant : la commune manquait encore d'argent.

### Le Grand Projet Urbain (GPU)

Le 3 novembre 1994, un protocole d'accord a été signé entre la commune de Grigny et l'État : c'était le Grand Projet Urbain. Seulement douze villes en France ont eu cette « aubaine », et Grigny était la seule pour laquelle le projet concernait toute la ville. Les grandes lignes de ce projet consistaient à contraindre l'État à financer les réparations qu'il fallait faire à la fois dans les domaines social, économique et urbain.

Bien que cet accord fut signé en 1994, l'État ne versa aucun centime jusqu'en 1998, la commune ne pouvant pas avancer les 10% qu'il restait à sa charge. Les nombreuses négociations entre la mairie et le ministère, la création du collectif « Grigny, j'y vis, Grigny j'y crois » regroupant plus d'une quarantaine d'associations, bref, le combat acharné de la commune et des habitants de Grigny fit finalement céder l'État, mais seulement en 1998. Cette année-là, donc, l'État accorda à Grigny une dotation de 2 millions de francs<sup>8</sup>. L'année suivante, ce fut 9 millions de francs<sup>9</sup> qui furent donner. Cela permit notamment de construire un échangeur à Grigny reliant enfin la commune à l'autoroute, et d'ouvrir en avril 2000 un centre commercial (Leclerc) sur le site de Grigny 2.



FIG. 16 – Le combat des grignois

Le Grand Projet Urbain continue bien qu'il s'appelle aujourd'hui le Grand Projet de Ville (GPV). Il a été signé il y a trois ans entre les communes de Grigny et Viry-Chatillon d'une part et les responsables départementaux, régionaux, étatiques et européens d'autre part. Le projet est ambitieux mais justifié.



FIG. 17 – Le combat des grignois 2

<sup>8</sup> Environ 300 000 euros.

<sup>9</sup> Environ 1,4 millions d'euros.

## Conclusion

Bien que les choses aient apparemment réussi à se débloquer depuis plusieurs années, il ne faut pas déjà voir la vie en rose et penser à nuancer la situation. Certains chiffres d'ailleurs ne trompent pas. D'abord, concernant le chômage : il est à 16% dans la commune de Grigny, ce qui au-dessus de la moyenne nationale mais aussi deux fois supérieur au taux que l'on enregistre dans le département de l'Essonne. Et si ce chiffre ne vous paraît pas alarmant, il faut également voir qu'il peut atteindre 30% dans certains quartiers.

L'enfance et la petite enfance ne vivent pas non plus dans les meilleures conditions possibles. L'échec scolaire, par exemple, est important. Un enfant sur deux échoue aux tests dispensés à l'entrée au CE2 ou en sixième<sup>10</sup> ; 16% des élèves de troisième ont déjà redoublé deux fois. Les problèmes que connaît la petite enfance sont de nature différente : le nombre de viols enregistrés sur de très jeunes enfants est quatre fois supérieur sur la commune de Grigny que dans le département de l'Essonne. Cela s'explique sans doute en partie par le fait qu'il n'est pas rare de rencontrer ces très jeunes enfants, seuls dans les rues, le soir vers minuit.

Finalement les taux de criminalité et de délinquance sont en hausse spectaculaire permanente, principalement dans les quartiers défavorisés : La Grande Borne et Grigny 2.

Ne faites pas la tête ! Viendez habiter à Grigny !<sup>11</sup>. Les appartements ne sont pas chers en tout cas... Grigny, j'y vis, Grigny, j'y crois !

---

<sup>10</sup>La moyenne nationale est légèrement supérieure à 30% d'échec.

<sup>11</sup>À ce propos, j'y loue une chambre dans mon appart l'année prochaine... Si vous êtes intéressé, vous avez mon adresse :-)