

Une histoire puissance 27



« Toute identité se construit sur une histoire. Notre histoire est riche et diverse, elle mêle destins individuels et destinées collectives au sein d'un même territoire. Les villes ont tissé des liens entre elles et aujourd'hui cette histoire nous l'écrivons à 1 puissance 27 communes. »

Michel Bournat, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

PRÉAMBULE

Parlera-t-on un jour des « Paris-Saclay-siens » ? Sans doute, du moins pas encore. Lorsque l'on vit sur le territoire de Paris-Saclay, on est d'abord habitant d'une commune. Et pourtant, si Paris-Saclay est né artificiellement en 2016, nous sommes une communauté. 27 villes. 318 000 habitants. Autant d'histoires qui font la grande. Autant de passés qui ont fait notre présent. Autant de diversités qui font aujourd'hui notre force commune.

Pour comprendre ce qui nous rassemble, allons plutôt explorer le passé. En regardant en arrière, on saisit les liens, les connexions, les points communs qui nous unissent ou nous définissent. Banlieusards, Parisiens, Franciliens, réunis par des usages qui dépassent largement les frontières de nos villes.

Là où en France, la plupart des habitants s'identifient spontanément au nom de leur région ou de leur département, en Île-de-France les identités locales n'ont pas survécu au temps et encore moins à la suprématie de Paris. Tout juste certains évoquent encore des zones géographiques, formant des ensembles cohérents, et où des modes de vie communs ont pu exister. Historiquement, l'Essonne comprenait ainsi la Brie française, le Gâtinais français, la Beauce... et le Hurepoix où l'on trouve le territoire actuel de Paris-Saclay.

Au Moyen Âge, le Hurepoix était étendu de la Seine à la Loire. Aujourd'hui, on la situe entre les forêts de Rambouillet et Fontainebleau, au nord de la Beauce et à l'ouest de la Brie. L'étymologie de son nom reste toutefois mystérieuse. Pour Claude et Jacques Seignolles, qui ont rédigé un ouvrage sur le folklore du Hurepoix¹, c'est d'abord la disposition hydrographique qui caractérise le Hurepoix. À l'évidence, aujourd'hui, personne (ou presque) n'a pourtant le sentiment de vivre dans le Hurepoix...

Le territoire sur lequel nous vivons, travaillons ou étudions est riche d'une histoire complexe. Pour la comprendre, il faut aussi regarder ce qui a vécu et nous survivra. Le caractère rural de notre territoire reste un élément fondamental de son identité, faisant dire à tous que cet espace est à la fois urbain et rural.

L'ambition ici n'est donc pas de conter l'histoire de 27 communes. Plutôt de nous pencher sur les liens qui nous attachent à une histoire commune, à un vécu partagé. Ils ont façonné ceux qui nous ont précédés sur ce territoire où nous vivons aujourd'hui, ensemble.

1. SEIGNOLLE (C) et SEIGNOLLE (J), *Le folklore du Hurepoix, Traditions, superstitions aux portes de Paris*, Paris, 1937.

CHAPITRE I

Une histoire dans l'Histoire

Le long des routes qui sillonnent les paysages se forment des bourgades. L'axe Paris-Chartres passe par Saclay, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, Palaiseau et Orsay. Quant à la voie Paris-Orléans, elle devient un axe stratégique sous la monarchie capétienne. Les rois y installent des communautés laïques et religieuses, à l'image des moines de Saint-Germain-des-Prés dont on retrouve la présence aux environs de Massy dès le Moyen Âge. Ces communautés possèdent de nombreuses terres qui seront cultivées par les habitants.

Une terre agricole à exploiter (1450-1560)

La guerre de Cent Ans (1337-1453) s'achève. La paix, bien que relative, permet le repeuplement. La propriété foncière du clergé marque profondément la région. Pour attirer les paysans et mettre en valeur les terres en friches, les religieuses accordent des baux à très long terme, comme à Gif-sur-Yvette. Depuis 1547, les chanoines de Notre-Dame-de-Paris possèdent par exemple la terre et la seigneurie de Wissous. Une communauté laïque, l'Hôtel-Dieu de Paris possède, elle aussi, un vaste ensemble de fermes au sud de la capitale. Il y a aussi les prieurés et les couvents. Citons, entre autres, le Couvent des Célestins de Marcoussis qui possède, en plus des bois autour du monastère, plus de 800 hectares.

Le rôle croissant de la monarchie, le développement de la Cour sous Charles VIII (1483-1498) et François I^{er} (1515-1547) et la

multiplication des charges de la Maison du roi attirent de nombreux nobles de province dans l'entourage du souverain. C'est ainsi qu'au fil du temps se constituent de grands domaines en région parisienne², qu'il faut remettre en valeur pour s'enrichir. La noblesse fait de larges concessions aux ruraux pour les retenir ou les attirer, et attribue ainsi des concessions individuelles³.

Pour finir, ce sont les bourgeois qui cherchent à effectuer des placements en profitant de notre proximité avec Paris. Ils se concentrent principalement sur les labours et les prés. Cette arrivée de la bourgeoisie parisienne dans nos campagnes est possible grâce à un élément clé : la coutume de Paris (partage successoral égalitaire) qui s'applique alors dans notre région. Elle amène à la fragilisation des petits paysans au profit d'une population plus riche et puissante, qui rachète leurs parcelles suite à leur endettement⁴.

La tentation de Paris et les nouveaux métiers

Entre 1500 et 1550, le morcellement des parcelles est extrême⁵. Neuf paysans sur dix détiennent moins de 2,5 hectares. Ils doivent trouver d'autres activités pour nourrir leur famille. À partir des guerres

2. JACQUART (J), *Société et vie rurales dans le sud de la région parisienne, du milieu du XVI^e siècle au milieu du XVII^e*, thèse dirigée par Mousnier Rolland, université Paris-Sorbonne Lille, 1973.

3. JACQUART (J) « Réflexions sur la communauté d'habitants » dans *Paris et l'Île-de-France au temps des paysans (XVI-XVII siècles)*, 1990, Paris.

4. MUCHEMBLED (R) et BENNEZON (H) et Michel (MJ), *Histoire du Grand Paris, de la Renaissance à la Révolution*, Paris, mars 2009.

5. *Ibid.*

de Religion (1562-1598) et jusqu'en 1715, les petits paysans s'endettent de plus en plus. Ils cherchent un autre métier, en lien avec l'artisanat ou la fabrication textile. Les métiers de libraire et d'imprimeur auront le plus de succès ainsi que la confection textile. Naissent ainsi les fils des tisserands en toiles de Bures et de Gometz-le-Châtel.

C'est aussi à cette époque que l'on observe les premiers départs des habitants de notre territoire vers Paris. Ils partent comme apprentis, servantes et vont grossir la population parisienne. Souvent, les enfants des campagnes partent en apprentissage au bourg voisin ou à Paris. Celui qui part peut louer les biens qu'il a conservés, ou bien les céder à des parents restés au pays. Les dynamiques changent et les mentalités évoluent, tant au niveau des paysans que de ceux qui profitent des échanges avec la capitale.

Des sols inégalement répartis

Toute la vie du monde rural est influencée par les conséquences de cette répartition du sol. On parle d'exploitation indirecte. La terre est considérée comme instrument de profit et c'est de cette manière que les propriétaires se distinguent au sein du monde rural.

Au final, seules les réserves des grandes seigneuries et les possessions des communautés ecclésiastiques, échappent aux partages successoraux, ce qui préfigure ce que seront les terrains dans le futur. Les officiers et bourgeois des villes, eux aussi, tentent d'agrandir leurs domaines tout au long des XVI^e et XVII^e siècles⁶.

Pendant toute cette période, le Hurepoix ne connaît que les contrecoups de la politique royale. Le fossé se creuse entre ceux qui possèdent et les autres.

6. JACQUART (J), *op. cit.* 2 p. 3.

TEMPS DE GUERRES

Les périodes de guerre ralentissent ou interrompent l'activité d'échange sur le territoire et avec Paris. Elles laissent derrière elles désolation et ruines.

La guerre de Cent Ans (1337-1453)

« Les Parisiens avaient vu monter jusqu'au ciel la fumée et les flammes d'une infinité de lieux et venir jusqu'à eux le troupeau lamentable des hommes, des femmes et des petits enfants qui fuyaient leurs champs et leurs villages. Les habitants des campagnes avaient succombé aux épidémies qui ravagèrent la contrée ou bien ils avaient fui, redoutant les excès des gens de guerre. Les uns s'étaient abrités dans les châteaux, dans les églises qu'ils avaient fortifiées, les autres derrière les murs de Paris. Quelques malheureux s'étaient cachés dans les forêts où ils menaient une vie de sauvage¹. »

1. Société des amis de Gif et d'alentour, *Gif-sur-Yvette en quête de son histoire*, Paray-Vieille-Poste, 1992.

Les guerres de religion (1562-1598)

La région subit les conséquences des affrontements qui se déroulent à Paris. Alors que la guerre éclate en 1562, Condé et 2 000 cavaliers arrivent à Palaiseau. Ils ravagent tout. Les habitants de la région vivent dans l'insécurité et la peur de la maladie. « Le pays est désert¹. À Gometz-le-Châtel, soldats et chevaux ripaillent et les greniers vides poussent les récoltes en fauchant le blé à peine mûr². Seule la moitié de la récolte est vendable. À Bures, la population s'enfuit et il ne reste que 12 religieuses. La résistance paysanne compte à cette époque. De leurs refuges en forêt, les villageois sortent pour attaquer les soldats isolés. Les échanges, si actifs d'habitude entre les environs de la capitale et le territoire, sont réduits³.

1. Société des amis de Gif et d'alentour, *op. cit.* p. 4.

2. *Ibid.*

3. JACQUART (J), *op. cit.*, p. 3. JACQUART (J), « Les paroisses et circonscriptions religieuses en Île-de-France jusqu'à la révolution française », dans *Paris et l'Île-de-France au temps des paysans, XVI^e-XVII^e siècle*, Paris, 1990.

La guerre franco-prussienne (1870-1871)

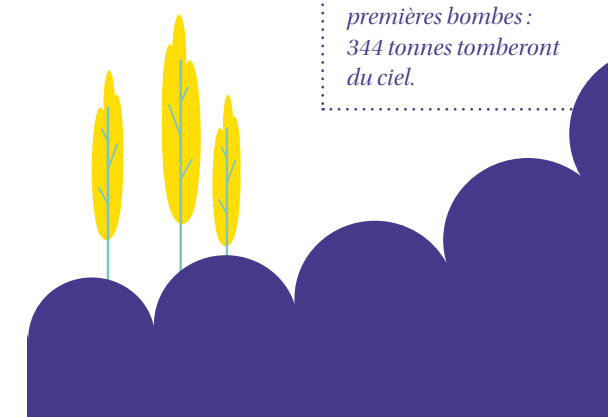
Palaiseau est cruellement éprouvée durant cette guerre. L'armée allemande envahit le village le 19 septembre 1870. À Wissous, lorsque la venue des troupes prussiennes est annoncée, les habitants, à l'exception de 8 d'entre eux, dont l'abbé François Gy quittent le village pour se réfugier à Paris. Les récoltes sont pillées. Des constructions sont établies tel le fort de Palaiseau, construit pour assurer la défense de Paris. Durant les deux dernières décennies du XIX^e siècle, la rage sera un fléau particulièrement redouté. Pasteur mettra au point son vaccin en 1885.

La Première Guerre mondiale (1914-1918)

La région toute entière a été touchée par la guerre. Dans les premiers jours d'août 1914, tous les hommes partent au combat.

La Seconde Guerre mondiale (1939-1945)

L'existence des forts bâtis pour la guerre de Prusse, dont la conception est dépassée, est prise en compte dans les plans de l'armée allemande. Le fort de Palaiseau sera incendié en 1944 par les Allemands. Durant les préparatifs du débarquement allié de 1944, les bombardements touchent à la fois les voies de communications et les industries. Les ponts et trains sont tous attaqués. Dans la nuit du 2 juin 1944, la ville de Massy reçoit les premières bombes : 344 tonnes tomberont du ciel.



CHAPITRE 2

Au fil des routes, la vi(II)e

Entre ces terres, des routes. Des voies qui connectent nos villes entre elles, et nous relient à Paris. Sur le territoire de Paris-Saclay, elles sont nombreuses et pour certaines très anciennes, remontant à l'antiquité gauloise ou gallo-romaine. Plusieurs de ces axes historiques sont toujours centraux, particulièrement en direction de Paris. Le poids de la capitale est décidément l'une des clés dans notre histoire commune.

La vie et les activités s'organisent le long des routes, qui ne sont pas seulement parcourues par des voyageurs ou des commerçants. On peut aussi y apercevoir le Roi et sa suite. Charles VIII (1483-1498) ⁷ et Louis XII (1498-1515) ⁸ séjournent souvent à Marcoussis, chez l'amiral de Graville avec qui ils vont chasser.

L'activité commerciale des campagnes est étroitement liée au passage des grandes routes et au voisinage de Paris. On peut citer la route de Paris à Chevreuse qui a alors un tracé proche de celui de la route départementale 8 et passe par Saclay et Saint-Aubin... La route de Paris à Orléans, quant à elle, traverse Longjumeau, Linas, Montlhéry : « La reine des voies (...) Non seulement en France, mais dans tous les royaumes il n'y a

d'ouvrage égal ⁹ » En 1648, c'est l'axe le plus fréquenté. La circulation est importante, ne serait-ce que pour le service royal et le ravitaillement de Paris. Sans oublier la route de Paris à Chartres (route nationale 188).

Sur le plan commercial, les demandes de Paris sont trop nombreuses pour être satisfaites par la seule production régionale et nécessite donc des arrivages plus lointains. Ces échanges commerciaux, déjà présents au XVII^e siècle, vont encore s'accroître au XVIII^e siècle. Les environs de Longjumeau et Montlhéry, notamment, concentrent des activités horticoles qui alimentent la capitale en fruits et légumes. Avec le développement du commerce, la frontière avec la population agricole devient plus difficile à tracer. Certains habitants mènent plusieurs activités de front.

Les maisons-Dieu

Les maisons-Dieu viennent en aide aux pauvres, aux malades et à ceux qui n'ont pas d'abris pour la nuit. On les aperçoit à Montlhéry, Longjumeau et Palaiseau. Maladreries et léproseries s'installent le long des routes, mais suffisamment éloignées des bourgs pour éviter la contagion. On en trouve par exemple à Linas, Longjumeau. Dès le XIII^e siècle ces établissements de santé sont mentionnés à Palaiseau, Massy, Orsay et Gometz-le-Châtel.

Les foires et marchés

En parallèle, laboureurs, marchands locaux et d'ailleurs se rencontrent dans les foires et marchés. Elles se multiplient au XV^e et XVI^e siècles en même temps que la renaissance de l'activité agricole et commerciale. Attirés par le succès de ces rendez-vous, les seigneurs demanderont au Roi l'autorisation de posséder les sites qui les accueillent. On peut notamment citer les halles de Montlhéry ¹⁰, dont le marché remonte à 1142 et la foire à 1540 ¹¹.

« Le marché au blé de votre ville de Montlhéry a été depuis un temps immémorial le plus fameux de votre royaume, car comme c'est dans ce marché que les boulangers et les communautés de Paris et des lieux circonvoisins prennent leurs fournitures de blé pour la subsistance de Paris, tant à cause de la facilité et sûreté du chemin et du peu de distance de Paris à Montlhéry qui n'en est éloigné que de sept lieues, qu'à cause du grand nombre de moulins à eau qui ès environs de ce marché dans lequel les meuniers prennent les blés à l'instant de l'achat et en rendent deux après les farines dans les maisons des boulangers à Paris ; cela faisait que tous les fermiers et laboureurs du voisinage et même plusieurs laboureurs de la Beauce y amenaient des blés et les marchands forains en achetaient aux marchés de Pithiviers, Malesherbes, Janville, Auneau, Etampes et Dourdan pour y en amener et en trouvaient le débit, et cette abondance rendait les blés à meilleur marché et par conséquent le pain moins cher dans Paris » ¹².

Des hôtelleries et tavernes

On travaille, on sème, on tisse, on vend et on achète, on se soigne et on se pose. La vie se rythme : hôtelleries et tavernes sont de plus en plus nombreuses le long des routes qui nous lient. Simon Hérou « marchand hostellier et maistre de la Corne de Cerf à Longjumeau » au XVI^e siècle est concurrent de Jehan Richer et son Lion d'Or. Dans la ville, on en compte une douzaine au début du XVII^e siècle, 27 en 1792 et une trentaine jusque 1840. Les hôteliers possèdent parfois une exploitation agricole, de façon à s'approvisionner en vin et nourriture à moindre frais. Les circuits courts n'ont pas attendus notre époque.

Les relais de Poste

C'est vers 1480 que Louis XI crée des relais de poste, à la fois sur les directions de Lyon, puis d'Orléans, sous les ordres des Chevaliers de l'Écurie du Roi. Leur rôle était de transporter la correspondance royale. À côté des relais de poste, on trouvait gîte, couvert et services : forge ou maréchal ferrant...

De Versailles à Fontainebleau, on compte huit relais postaux dont un à Longjumeau. Les relais doivent disposer d'une ferme ou d'une auberge avec écuries, granges et remises, où peut être logée et entretenue une cavalerie importante. Ainsi, 60 à 80 chevaux en moyenne sont toujours disponibles pour les courriers du roi : des percherons, des ardennais ou des poitevins. Il faut des terres labourables et des prairies à proximité pour les nourrir. Des chevaux de renfort sont parfois à disposition pour aider à monter les côtes, comme à Longjumeau et Linas.

L'opéra-comique « Le Postillon de Longjumeau », écrit en 1836 par Leuwen et Brunswick, témoigne à quel point ce cocher de voiture de poste est populaire à l'époque. Il dispose d'un statut économique appréciable.

7. 8. Les notes indiquées sont celles des dates de règnes.

9. LEMAIRE (F), Histoire et Antiquités de la ville d'Orléans dans OULMONT, *op. cit.*, p1.

10. MALTE-BRUN (Victor-Adolphe), *Montlhéry, son château et ses seigneurs*, Paris, 1870.

11. *Ibid.*

12. VENARD M *Bourgeois et paysans au XVII^e siècle., recherche sur le rôle des bourgeois parisiens dans la vie agricole au sud de Paris*, Paris, 1957.



Les maîtres de poste et aubergistes, quant à eux, sont souvent une seule et même personne ou d'une même famille. Ils constituent une élite sociale. À Chilly-Mazarin par exemple on trouve dans les églises paroissiales les pierres tombales de chevaux ordinaires de l'écurie du roi, tenant la poste royale, et des marchands hôteliers du XIX^e siècle. On peut apercevoir dans

l'église de Longjumeau, l'épitaphe de Merlin de Valfol «en son vivant chevalcheur ordinaire d'esayrye du Roi et tenant la poste pour ledit seigneur à Longjumeau». Cette histoire locale trouve aujourd'hui écho avec le critérium cycliste de la ville : les cyclistes sont entraînés par des cyclomoteurs rappelant les historiques postillons.

Du sol à la route

Tout le Hurepoix «est formé d'un plateau calcaire sur lequel se sont déposées par endroits de larges nappes de sable pouvant atteindre jusqu'à 60 mètres d'épaisseur avec, notamment dans les vallées de l'Yvette, de la Juine et de l'Essonne, qui ont creusé leur sillon dans ce plateau, des bandes de grès¹». Depuis Philippe Auguste (1180-1223), le grès est utilisé pour le pavage des rues, mais aussi pour les bordures de trottoir. Les grès les plus résistants viennent de Saulx-les-Chartreux, Palaiseau (Lozère), Gif et Orsay, où l'on trouve aussi des

carrières de grès rouge. «Pour obtenir du pavé dur, ce n'est donc pas de Fontainebleau, mais bien de Saulx-les-Chartreux, Palaiseau, Orsay qu'il faut les tirer²».

Vers 1810-1815, Paris a besoin annuellement d'un million et demi de pavés de grès : 300 000 destinés aux voies nouvelles et 1 200 000 pour remplacer les pavés usagés. Sous Haussmann, la Ville de Paris acquiert la carrière

de Marcoussis, qu'elle exploite autant qu'elle le peut. Bien qu'ayant revendu la carrière en 1875, l'exploitation persistera jusqu'à la fin du siècle.

Du côté d'Igny, c'est la pierre meulière qui est extraite et qui servira dans la région à la construction des pavillons de banlieue de l'époque.

1. Société des amis de Gif et d'alentour, *op. cit.* p. 4.

2. Rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Corbeil, proposant de reconstruire complètement la chaussée de la route royale n°5 entre Villeuneuve-Saint-Georges et la forêt de Sénart. 24 avril 1837 (AN F14 1640) dans OULMONT, *op. cit.*, p. 7.



CHAPITRE III

XIX^e siècle : la région se met en mouvement

À u XIX^e siècle, la population de la région parisienne augmente, offrant de nouveaux débouchés économiques. Les moyens de transport et de communication doivent suivre. Un premier pas a été franchi avec l'amélioration des chemins vicinaux, des rues et des routes. L'ensemble des voies de communication s'améliore et on aperçoit déjà pointer les vapeurs du chemin de fer¹³.

C'est en 1844 que la réalisation de la ligne de Sceaux est décidée. Son promoteur construit, sans subvention, le premier tronçon « dans l'espoir de pouvoir prolonger ensuite cette ligne vers la riche vallée de Chevreuse... Un important trafic de marchandises est espéré, composé principalement de pavés qu'il a fallu jusqu'ici convoier par de mauvais chemins, ce qui avait fait envisager le percement d'un canal¹⁴ ». En 1867, la gare de Gif-sur-Yvette est inaugurée.

À la même époque est validée la construction de la ligne dite de « Grande Ceinture », une ceinture ferroviaire autour de Paris à une quinzaine de kilomètres du boulevard périphérique. Elle doit assurer l'interconnexion des lignes reliant la capitale à la province et soulager la ligne de Petite Ceinture. La gare

13. RAFOIDI (D), « La commune de Wissous de 1830 à 1939 », dans Bulletin de la société historique et archéologique de Corbeil de l'Essonne et du Hurepoix (1988), Corbeil-Essonnes 1989.

14. *Ibid.*

de Massy-Palaiseau est construite en 1886 sur la « Grande Ceinture stratégique ».

L'arrivée du train a un impact direct sur les villes. En un peu plus d'un siècle, Gif passe du village à un véritable bourg. Autour des gares se développent des quartiers. Les équipements se multiplient : lavoirs, marchés, hôtels, adductions d'eau, écoles. De nouveaux services voient le jour : poste, télégraphe, téléphone, caisse d'épargne. Avec l'arrivée du train, l'église n'est plus uniquement le centre de vie du village. Les cités s'animent.

Des vigneron aux maraîchers, des paysans aux artisans

À partir de 1865, la plupart des cultivateurs des environs de Palaiseau arrachent leurs vignes, de même que quelques années plus tard ceux de Montlhéry¹⁵. Le phylloxera atteint l'Île-de-France vers 1885, mais la viticulture est déjà en pleine régression. La vigne est remplacée par les produits maraîchers et les fruits, alimentant le marché parisien dont les besoins ne cessent de croître. Les légumes sont variés à Montlhéry, surtout à partir de l'ouverture de l'Arpajonais (ligne Paris-Arpajon) en 1894, on cultive les gros marrons à Limours et les tomates entre Palaiseau et Longjumeau.

La région est aussi un grand centre de production de graines. Surtout à Verrières-le-Buisson, où la famille Vilmorin est installée depuis 1815. Elle y possède près de cent hectares au début du XX^e siècle. En 1922, sur 1 713 habitants, plus de 200 travaillent chez Vilmorin, et la maison subsistera jusqu'en 1962.

15. *Ibid.*

Avec le chemin de fer, les activités commerciales se diversifient. La rivière Yvette alimente tanneries et mégisseries. On trouve également des tuileries et des briqueteries qui exploitent la terre glaise de la région, comme à Massy. L'élevage est également pratiqué dans la région, majoritairement consacré au mouton. Contrairement à aujourd'hui, les troupeaux sont gardés et rentrés à la tombée du jour. En 1903, à Palaiseau, on recense 300 moutons, 212 chevaux ou mulets, 70 vaches, 20 porcs, 15 chèvres, 14 bœufs, et 12 ânes.

Fin XIX^e début XX^e siècle, l'agriculture se modernise. Elle devient plus intensive grâce à l'apparition de nouvelles machines : machines à battre, tracteurs, faucheuses et moissonneuses mécaniques¹⁶... Le territoire, malgré tout, reste largement marqué par son caractère rural.

Quand Paris débarque à la campagne

Les échanges avec Paris ne se font pas à sens unique. Avec le train, c'est aussi de nouveaux horizons qui s'offrent aux Parisiens. Notre territoire devient un lieu de villégiature apprécié, des écrivains notamment (George Sand, Alexandre Dumas fils, Charles Péguy, etc.). George Sand, une fois installée à Palaiseau, dans une lettre adressée à son fils, parle de « paysage admirable, de vrai Ruysdael¹⁷ ». Dès la fin du XIX^e siècle, les Parisiens aisés construisent leur résidence dans la région, profitant d'un cadre champêtre, proche de la capitale.

16. BERGOUNIOUX (P), BREDIF (H), Luce LEBART (L), TRIMBACH (E), *Plateau de Saclay, et les vallées de la Bièvre, de la Mérentaise et de l'Yvette : racines d'avenir*, Les-loges-en-Josas, 2003.

17. CRAISSATI Marie-Noëlle, *Balade en Val-d'Oise, Sur le pas des écrivains*, Paris, 1998.

Fraises et haricots de Paris-Saclay dans les assiettes à Paris

La voie ferrée Limours- Paris, en assurant des liaisons rapides avec les marchés de la capitale, favorise l'agriculture dans les vallées. Deux nouvelles cultures apparaissent : la fraise et le haricot. Au milieu XIX^e siècle, la fraise devient un dessert apprécié de la bourgeoisie parisienne. On la cultive en particulier dans les vallées de la Bièvre et de l'Yvette, à Palaiseau, Massy, Igny, Verrières-le-Buisson, Lozère ou encore à Saulx-les-Chartreux. Le fumier en provenance des écuries parisiennes est transporté par chemin de fer.

Des femmes venues de Bretagne, des épouses d'ouvriers carriers, toutes les femmes et les fillettes sont mobilisées pour cultiver la fraise. Elles travaillent toute la journée : une femme ramasse entre 60 et 80 kg par jour. Conséquence indirecte : l'absentéisme scolaire. Les aînés, garçons ou filles, doivent garder à la maison leurs frères et sœurs plus jeunes, alors que leur mère passe la journée entière aux champs. Cette culture épuise les sols et oblige à maintenir la terre nue. La production se tournera alors au moment de la Première Guerre mondiale vers la culture des céréales, des pommes de terre, des betteraves et des légumes.

Paul Fort s'installe à Montlhéry avec sa femme et sa ribambelle d'enfants parce que, dit-il, « jamais notre budget familial ne nous permettrait de conduire, lors des vacances annuelles, une telle progéniture à la mer¹⁸ ». Il y prend racine, rachète lopin après lopin presque toute la colline, et y réside jusqu'à sa mort en 1960.

La circulation ne fait qu'augmenter, dans les deux sens de circulation. Il est désormais possible de passer la journée dans la capitale, donc d'y travailler, tout en habitant sur notre territoire. À chaque printemps, les Parisiens reviennent pour profiter d'une nature préservée. Les guides Joanne indiquent pour chaque gare les circuits pédestres à suivre et où louer des voitures. Ils seront les prémisses de nos offices de tourisme « Destination Paris-Saclay ».

18. *Ibid.*

Ces visiteurs contribuent à l'essor du commerce local. Ils consomment dans les cafés, déjeunent dans les restaurants, prennent parfois pension pendant quelques jours l'été. Ils louent voitures, carrioles à ânes, barques et pêchent le long de l'Yvette. On s'y baigne même ! La politique hygiéniste change la perception de la nature. En témoigne l'inquiétude sur la possible pollution de l'Yvette : des chlorures concentrés sont effet utilisés pour le blanchiment du linge.

L'éclairage public, l'entretien des routes et la sécurité commencent à être problématiques. Les accidents sont fréquents sur la route et n'épargnent pas non plus le train : en 1909, l'accident de Longjumeau coûtera la vie à douze passagers, promeneurs du dimanche et maraîchers.

Souvenirs de Montlhéry, 1883 :

«... Du sommet de la tour et même des promenades qui sont à ses pieds, on jouit d'une panorama splendide et magnifique... La route d'Orléans se poursuit jusqu'à Paris, en droite ligne, tout en se prêtant aux plis et replis du terrain. À sa gauche, la butte des Petits-Champs, la Ville-du-Blois, le rocher de Saulx-les-Chartreux où était jadis l'une des

stations du télégraphe aérien, Palaiseau avec son nouveau fort et (...) Longjumeau dans un bas-fond, dont on ne distingue que le haut des maisons. Pour se rendre à Montlhéry, les moyens de transports sont des plus faciles. 1.) Par la route de Paris à Orléans ; 2.) Par le chemin de fer de Sceaux, jusqu'à Palaiseau ; et ensuite par omnibus ; 3.) Par le chemin de fer d'Orléans, jusqu'à la gare de Saint-ichel et par omnibus de

la compagnie jusqu'à Montlhéry ; mais beaucoup de voyageurs font ce trajet à pied (2 km), par ce que la route (de Corbeil à Versailles) est belle et agréable¹. »

1. PAYEN (J), *Notice sur Montlhéry*, Paris, 1883.

CHAPITRE IV

XX^e siècle : de nouvelles villes et les débuts d'une histoire scientifique

C'est après la Seconde Guerre mondiale que notre territoire sera celui choisi par les centres de recherche. Suivront les universités, les grandes écoles et les entreprises innovantes... Une particularité qui marque l'histoire contemporaine de Paris-Saclay.

Le gouvernement décide de créer le Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA) en 1945. Il se tourne vers Frédéric et Irène Joliot-Curie (fille de Pierre et Marie Curie) qui font le choix du plateau de Saclay pour bâtir un centre d'études nucléaires. En achetant la même année le château de Gif-sur-Yvette pour le compte du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) dont il est le directeur, Frédéric Joliot pose les premières pierres de la spécialisation scientifique du territoire¹⁹. En 1946, ce sera ainsi l'installation du CNRS à Gif-sur-Yvette, la délégation CNRS Île-de-France qui demeure à ce jour la plus importante du Centre de recherche.

Jusqu'en 1952, le territoire voit donc apparaître les sites du CNRS à Gif-sur-Yvette, du CEA à Saclay ou bien encore de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) à Palaiseau. En 1954, ce sont les laboratoires de physique nucléaire du CNRS qui s'installent à Orsay, puis une partie de la Faculté des sciences de Paris, sous le nom d'Université Paris-Sud Orsay. En 1976, c'est

au tour de l'École polytechnique et l'École Supérieure d'Électricité (future Supélec, aujourd'hui CentraleSupélec) de s'installer sur le plateau de Saclay.

Nous sommes dans les années 60, la banlieue parisienne grandit à vue d'œil. Le logement se développe et avec lui, çà et là, de grands ensembles offrant tout le confort moderne de l'époque. Il faut aussi loger les nombreux enseignants, chercheurs et étudiants qui affluent sur le territoire. Gif-sur-Yvette, Massy et Villiers-le-Bâcle entre autres se développent et Les Ulis naît. Définie comme Zone à Urbaniser en Priorité en 1960, Les Ulis, ville imaginée pour accueillir ces nouvelles arrivées, naîtra officiellement le 17 février 1977 après un vote par référendum des habitants de Bures-sur-Yvette et d'Orsay et une décision finale préfectorale.

Vers un cluster de rang mondial

Le mouvement va s'accélérer au XXI^e siècle. La concentration d'universités, de grandes écoles, de centres de recherche et d'entreprises innovantes se poursuit. L'aménagement du campus sur le plateau de Saclay renforce encore cet écosystème scientifique et académique.

Pour consolider ce projet de cluster technologique et scientifique de rang international, l'État décide d'en faire une Opération d'Intérêt National (OIN). Avec la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le destin de Paris-Saclay prend une dimension nationale : l'Établissement public d'aménagement (EPA Paris-Saclay) se crée, chargé de superviser les travaux d'aménagement et d'œuvrer au développement économique du cluster.

Créée en 2016 de la fusion de deux intercommunalités (Europ'Essonne et Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay)

la Communauté Paris-Saclay porte en elle ce projet d'un développement partagé à l'échelle du territoire, en même temps qu'elle permet de mutualiser et optimiser des compétences au service des habitants. La collectivité travaille au service des communes et de ses habitants.

Bientôt, le cluster accueillera 20 % de la recherche publique et privée française. En 2019 et 2020, les créations de l'Institut polytechnique de Paris et de l'Université Paris-Saclay favorisent les collaborations au profit de la recherche et l'innovation. Elles contribuent au rayonnement du territoire à l'international. On invente le monde de demain à Paris-Saclay et cette dynamique est un moteur qui irradie le développement des 27 communes.

Un territoire durable qui écrit son histoire

Aujourd'hui encore, les infrastructures de transport sont déterminantes pour connecter notre territoire au reste de la région et créer du liant entre les habitants, avec et pour ses usagers et ses visiteurs. Outre l'arrivée du RER et la création des autoroutes, le développement de l'aéroport d'Orly sous sa forme actuelle, dans les années 1960, créera une passerelle vers le monde. L'ouverture de la gare de Massy TGV, en 1991, marque également une étape cruciale dans la desserte et le rayonnement du territoire.

À présent, c'est le Tram 12 (Massy-Évry-Courcouronnes) en 2022, puis la ligne 18 du Grand Paris Express en 2027 (Massy-Christ de Saclay en 2026, puis Orly-Massy en 2027, et Versailles en 2030) qui sont attendus pour multiplier les connexions...

Ces nouvelles infrastructures faciliteront le quotidien des habitants, mais aussi de toutes celles et ceux qui viennent travailler sur notre territoire. Tous les acteurs territoriaux s'engagent dans le développement et la

réalisation de moyens de circulation douce et de solutions innovantes de mobilité.

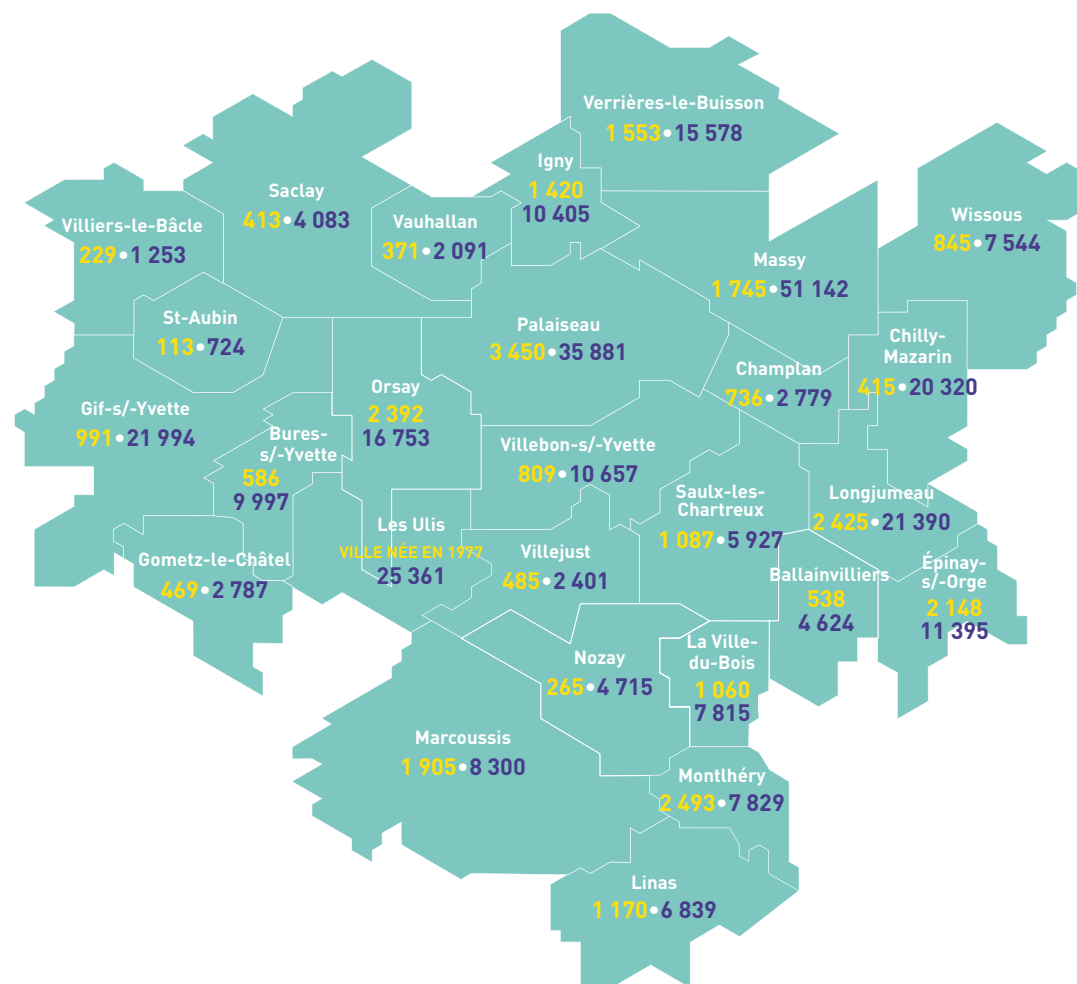
Paris-Saclay est en train de se forger une identité, par-delà l'image de banlieue. Cette identité ne s'appuie pas seulement sur le cluster technologique et scientifique, elle s'appuie aussi sur une dynamique de développement durable et l'amorce d'une transition écologique. Avec 60 % d'espaces naturels et agricoles, 4 115 ha préservés de toute urbanisation sur le plateau de Saclay... Paris-Saclay se distingue par son cadre de vie et son environnement préservés ; ils sont les témoins d'un passé rural toujours vivant aujourd'hui, des marqueurs de notre histoire et de notre identité.

Chaque jour, nos forêts, nos rivières, nos champs, nos routes et nos fêtes nous ramènent à ce passé rural auquel nous sommes tant attaché. Les veines qui nous irriguent ont traversé les époques et nous rappellent combien notre destin demeure aujourd'hui encore partagé... Nous sommes tournés vers Paris (souvent, parfois...) et aussi liés par un quotidien où il fait bon vivre, sur ce territoire de sciences désormais porté par un potentiel d'innovation inégalé en France. C'est à la fois tout cela qui nous lie. Notre identité, c'est d'abord notre diversité : 1²⁷ ou 27 villes et villages attachés à un passé commun, ensemble tournés vers l'avenir.

À SUIVRE...

19. DELACOURT (F), Chroniques de l'Essonne, Saint-Cyr-sur-Loire, 2009.

UN SIÈCLE D'AVENTURE



Comparaison du nombre d'habitants par ville 1911-2020

(Source INSEE recensements de la population totale)

Nombre d'habitants en 1911

Nombre d'habitants en 2020

Le territoire de l'Agglo est passé en un siècle de **30 113** à **320 584** habitants.

Une histoire puissance 27 c'est aussi un film regroupant images d'archives et vidéos amateurs. À retrouver sur paris-saclay.com

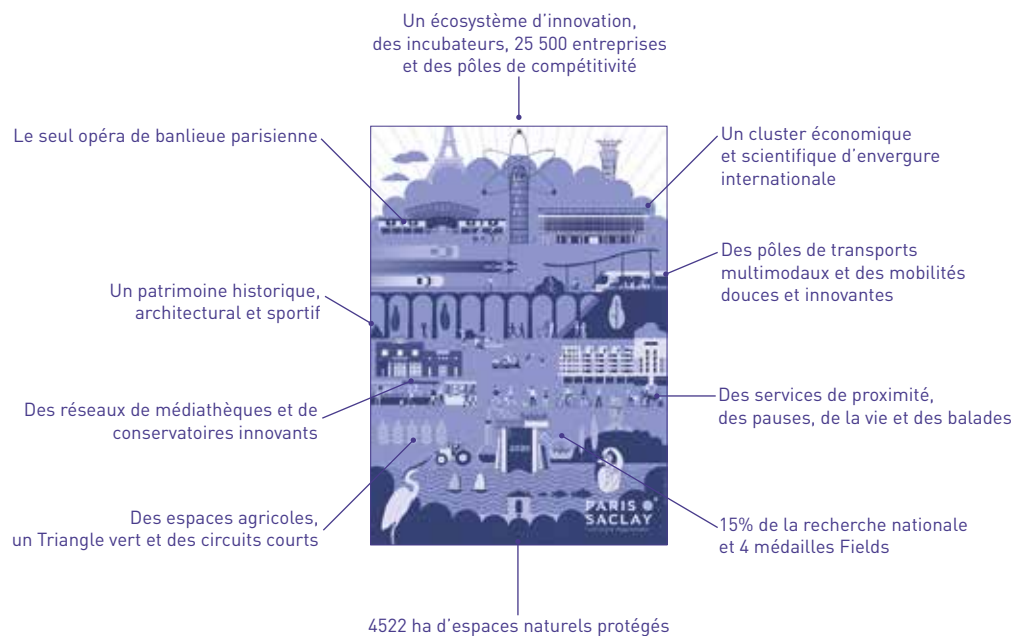


UNE HISTOIRE PUISSANCE 27

Cahier spécial détachable du trimestriel d'information de la Communauté d'agglomération PARIS-SACLAY n° 12 - Janvier 2020
01 69 35 60 60 / contact@paris-saclay.com

Écrit par : Constance Colon (Service civique, histoire du territoire)
Éric Sieberath, Séverine Alfaïate, Olivier Fermé

/ Mis en page par : Annabelle Féral / Illustrations originales : Philippe GRIMAUD
/ Dépôt légal à parution / ISSN : 2495 - 8409 / Imprimerie : Groupe Maury Imprimeur
/ Tirage : 149 000 exemplaires / Distribution toutes boîtes : ISA PLUS



**PARIS ●
SACLAY**
Communauté d'agglomération

Parc Orsay université
1, rue Jean Rostand 91898 Orsay Cedex
33 (0)1 69 35 60 60

paris-saclay.com

