



Manifestation à vélo des usagers à Vitry-sur-Seine. Années 1970.

© ARCHIVES COMMUNALES DE VITRY-SUR-SEINE

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU VAL-DE-MARNE

1789-2016

Les TRANSPORTS, *une longue* HISTOIRE

Des routes royales de l'Ancien Régime au Grand Paris Express en cours de réalisation, voies de circulation et modes de transport constituent une préoccupation constante des Val-de-Marnais. Doléances, enquêtes, pétitions et manifestations sont en marche.

Lorsqu'en mai 1789, Louis XVI réunit les États généraux, la question de l'entretien des chemins et des rivières revient fréquemment dans les doléances. À Vitry, les habitants regrettent que la route de Paris à Choisy ne soit plus entretenue « *au compte du roi* ». Ils trouvent « *très douloureux de payer la corvée et d'être chargés de l'entretien (du pavé)* ». À Ablon, les plaintes portent sur les « *berges qui se trouvent dégradées par la navigation* ». Déjà,

à la veille de la Révolution, se déplacer et gérer les voies de circulation constituent un enjeu majeur de la vie locale.

Depuis le XIX^e siècle, la création d'infrastructures ou de lignes de transport s'accompagne d'une enquête publique, permettant aux habitants de s'exprimer sur le bien-fondé des travaux. En 1879, les riverains de la ligne Bastille-La Varenne sont invités à donner leur avis sur l'emplacement des stations de train pour une prolongation

jusqu'à Boissy. Il arrive que les habitants eux-mêmes sollicitent des aménagements. C'est ce que font des Joinvillais, en 1932, en réclamant une passerelle métallique pour traverser le Petit Bras de la Marne, afin de « *se rendre au nouveau marché, accompagner les enfants à l'école* ».

Des enjeux forts

L'essor démographique génère de nouveaux besoins de mobilité et les Val-de-Marnais n'hésitent pas à donner leur avis. Ils veillent à la fréquence des transports en commun et aux tarifs pratiqués, tout en dénonçant le manque de desserte comme le montre, vers 1910, le rassemblement des habitants de Villeneuve-le-Roi.

si vous avez le temps de lire cette affiche, c'est parce qu'il n'y a plus de pont à Chennevières



avec la municipalité de Champigny exigez la construction d'un pont provisoire

Affiche de la ville de Champigny demandant la construction d'un pont provisoire. Années 1970.

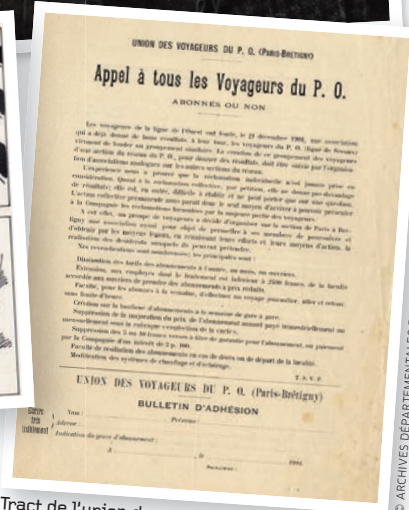
Signature d'une pétition pour la réalisation en souterrain du RER à Fontenay-sous-Bois. 1972.



© ARCHIVES COMMUNALES DE FONTENAY-SOUS-BOIS



Tract sous forme de bande dessinée pour exiger la réalisation de l'A 4 en tranchée couverte aux Boullereaux, à Champigny. 1973.



Tract de l'Union des voyageurs de Paris-Orléans. 1904.

© ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU VAL-DE-MARNE

TÉMOIGNAGE

« NOTRE PRIORITÉ, L'AMÉLIORATION DES LIGNES RER »

MARC PÉLISSIER
Président de l'Association des usagers des transports (AUT) d'Île-de-France

Comment appréciez-vous l'actuelle offre de transport ?

La première évolution notable ces dernières années, c'est la création du TransVal-de-Marne, le TVM, une des premières lignes de banlieue à banlieue. Puis, il y a eu le prolongement de la ligne 8, l'ouverture de la gare Pompadour, la création du T 7. Tous ces projets ont toutefois mis beaucoup de temps à se concrétiser. Quand bien même il n'y a pas d'opposants, les délais de réalisation sont très longs.

Quelles sont les priorités du moment ?

Le RER est notre première préoccupation. Le Val-de-Marne a la chance d'être traversé par ses cinq lignes, mais leur fonctionnement n'est pas acceptable. C'est un enjeu important, toutes les nouvelles lignes vont être connectées au réseau RER ; si ce réseau ne fonctionne pas correctement, le système de transport, avec des maillons faibles, ne sera pas efficace. Il y a beaucoup de choses à faire. La rénovation des voies et du matériel roulant est engagée, mais ça va être long. Il faut aussi lancer des investissements de capacité, c'est-à-dire ajouter des trains sur certaines lignes, moderniser la signalisation, modifier un terminus pour accueillir plus de trains... C'est notre priorité, les usagers du RER rencontrent au quotidien de nombreuses difficultés.

Quelles sont vos autres attentes ?

Il faut poursuivre, en parallèle, des projets plus légers : le tramway T 9, le TZen 5, Altival, la ligne Sénia-Orly. Nous souhaitons que cela soit fait dans des délais raisonnables. Nous avons quelques craintes. Même si ces projets sont financièrement plus modestes que le métro du Grand Paris, cela peut malgré tout se bloquer facilement. Il peut aussi y avoir une contestation locale, une acquisition foncière un peu compliquée, des détails qui allongent les délais. Notre association, qui siège au conseil d'administration de la RATP et au STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), va être très vigilante.

PROPOS RECUEILLIS PAR DIDIER BERNEAU

PLUS D'INFORMATIONS : aut-idf.org

Parfois, ils protestent en amont des travaux. Ainsi, en 1976, après six années de lutte, le gouvernement doit renoncer à la mise en place d'un péage sur l'A 4 au niveau de Saint-Maurice.

L'État prend aussi en compte les contestations locales lorsqu'en 1972, Fontenay s'organise pour exiger le déplacement de l'A 86 et obtenir la couverture du RER. La place de l'environnement et les nuisances provoquées par les transports se retrouvent quand les habitants d'Ablon se plaignent, en 1938, des vibrations et des fumées des trains.

Des interventions variées

Pour se faire entendre, les Val-de-Marnais s'engagent sous des formes multiples : pétitions, manifestations mais aussi courriers adressés aux instances publiques et aux transporteurs. Ils distribuent des tracts, collent des affiches, éditent des journaux ou organisent des conférences. Dans cet esprit, en 1879, les Campinois envoient au ministre des Travaux publics une lettre sur la marche insuffisante des trains de la Grande Ceinture. Dans les années 1970,

les Vitriots manifestent à vélo contre les prix des transports en commun.

Les Val-de-Marnais peuvent aussi choisir de créer des associations à l'instar des « Usagers de la ligne du Paris-Orléans » qui entendent, en 1904, faire remonter leurs revendications, ou du « Comité d'action pour le développement en banlieue des services d'autobus et de tramways » qui écrit en 1931 au maire de Bonneuil pour l'inviter à participer à une conférence.

On peut enfin citer l'initiative « Orbival, un métro pour la banlieue », qui naît en 2006, en faveur de la réalisation d'un réseau en rocade souterrain. Forte de son consensus politique et du soutien d'autres collectivités, l'association voit ses préconisations mises en œuvre lors de l'accord intervenu autour du Grand Paris Express, en janvier 2011. En 2013, le gouvernement s'engage à la réalisation du métro du nouveau Grand Paris. Symboliquement, les premiers coups de pioche démarrent en 2015 à Champigny pour un premier tronçon de ligne ouvert à la circulation en 2020. ■ ÉLISE LEWARTOWSKI