

N°35 - 2017



**CLIO  
94**

The central graphic is a large, irregular outline map of the Val-de-Marne region. The text 'CLIO 94' is printed in a large, bold, sans-serif font across the center of the map.

BULLETIN DU  
COMITE DE LIAISON  
DES SOCIETES  
D'HISTOIRE ET  
D'ARCHEOLOGIE  
DU VAL-DE-MARNE

A black and white line drawing of a wheat stalk with several heads of grain, positioned in the lower left corner of the page. The drawing is stylized and appears to be a sketch.

Volume publié avec le concours de  
la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France  
et  
du Conseil Général du Val-de-Marne.



## **SOMMAIRE**

**PRÉFACE** ..... P. 5  
( **MICHEL BALARD** )

**L'USINE JOUGLA À JOINVILLE-LE-PONT** ..... P. 6  
( **RENÉE DENNILAULER** )

<p style="text-align: center;"><b>LES TRANSPORTS DANS LE SUD-EST PARISIEN</b> ( <b>ACTES DU COLLOQUE DE CLIO 94 DU 5 NOVEMBRE 2016</b> )</p>
--

**JEU D'ÉCHELLES HISTORIQUES**  
**SUR DEUX SIÈCLES DE MOBILITÉS GRAND-PARIISIENNES** ..... P. 18  
( **MATHIEU FLONNEAU** )

**L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LE SUD-EST PARISIEN DEPUIS LE XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE**  
**À TRAVERS LA CARTOGRAPHIE DYNAMIQUE** ..... P. 26  
( **JULIA MORO – STÉPHANIE GUILLAUMIN** )

**A CHEVAL OU EN ATTELAGE :**  
**DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS DES SUCYCIENS** ..... P. 35  
( **BERNARD MÉA** )

**LES TRANSPORTS PUBLICS SUR LA MARNE À MAISONS-ALFORT DEPUIS LE**  
**XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE** ..... P. 43  
( **MARCELLE AUBERT** )

**BRÈVE HISTOIRE DES TRANSPORTS À MANDRES** ..... P. 53  
( **JEAN-PIERRE NICOL** )

**LES PREMIERS PROJETS DE CHEMIN DE FER DE PARIS À SAINT-MAUR (1837-1853) ET**  
**LE PROJET RÉVOLUTIONNAIRE DE L'INGÉNIEUR AUDRAND** ..... P. 60  
( **PIERRE GILLON** )

**TRANSPORTS ET MOBILITÉ À FONTENAY-SOUS-BOIS ..... P. 80**  
**( LOIC DAMIANI ABOULKHER )**

**TRAVERSER CHAMPIGNY DU XVIII<sup>E</sup> SIECLE À NOS JOURS : UNE NÉCESSITÉ POUR LES**  
**USAGERS, UN DÉFI POUR LES AMÉNAGEURS ..... P. 95**  
**( ÉRIC BROSSARD )**

**BIBLIOGRAPHIE VAL-DE-MARNAISE ..... P. 124**

**SOCIÉTÉS ADHÉRENTES ET BUREAU DE CLIO 94 ..... P. 129**



## PRÉFACE

A l'heure du "Grand Paris", dont les lignes de métro rapide permettront de mieux relier les banlieues et de soulager le trafic intense reliant les périphéries à la capitale, il est apparu passionnant de jeter un regard vers le passé et d'examiner les solutions que les diverses époques ont apportées aux problèmes des transports en Ile-de-France, et particulièrement dans le sud-est parisien, objet habituel de nos études. Mathieu Flonneau, grand spécialiste de l'histoire des transports en Ile-de-France, a bien voulu présenter en introduction les problèmes que pose cette recherche.

Une vision d'ensemble nous est ensuite apportée par deux chercheurs qui retracent l'évolution des transports dans le sud-est parisien depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle à travers la cartographie dynamique de notre région.

La ligne de chemin de fer de Paris-Bastille à Verneuil l'Étang traversait nos banlieues à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Sa construction a été précédée de nombreux projets, dont celui, révolutionnaire pour l'époque, de l'ingénieur Audrand. Une des sections de cette ligne, la plus permanente et la plus fréquentée, reliait Boissy-Saint-Léger à la Bastille ; elle fait l'objet d'un exposé particulièrement riche, qui nous mène jusqu'à la création du RER en 1969. La ligne traversait Fontenay-sous-Bois, dont on nous rappelle l'impérieuse nécessité de transports publics dans cette agglomération. De même, la ville de Champigny mal reliée au réseau parisien constituait depuis le XIX<sup>e</sup> siècle un obstacle de taille au bon écoulement du trafic routier.

Mais il existait au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle d'autres moyens de transport, parfois insolites et qui n'ont guère laissé d'héritage. Sucy-en-Brie a connu des transports hippomobiles pittoresques et Maisons-Alfort des cochés d'eau et des bateaux à vapeur assurant le trafic sur la Marne.

Enfin ce numéro de CLIO 94 s'enrichit d'une étude sur l'industrialisation de Joinville et, en particulier, sur l'usine Jougla.

**MICHEL BALARD**  
**PRÉSIDENT DE CLIO 94.**

## L'USINE JOUGLA À JOINVILLE-LE-PONT

Si le XX<sup>e</sup> siècle a été celui des avancées industrielles et technologiques basées sur les progrès de la chimie, le XXI<sup>e</sup> est davantage axé sur les recherches et réalisations faisant appel aux propriétés physiques de la Matière.

D'un point de vue pictural, le XIX<sup>e</sup> siècle était triste et terne car l'obtention d'images était réservée aux seuls peintres et artistes. A partir des années 1880, grâce aux plaques et films au gélatinobromure d'argent de George Eastman, la prise de vues photographique a connu un essor mondial énorme qui a engendré une civilisation nouvelle : celle de l'image, omniprésente dans tous les domaines : artistiques, lecture, documentation, presse, publicité, éducation, etc.

Les sels d'argent (chlorure, bromure, iodure, citrate) dispersés dans de la gélatine étaient couchés sur des supports comme les plaques de verre, les pellicules souples (celluloïd), les papiers, ou sur de longues bandes souples et transparentes (les films de cinéma). Ces supports ainsi émulsionnés puis séchés étaient introduits dans un appareil de photo ou dans une caméra de cinéma. Après la prise de vue, ils devaient être développés dans un laboratoire, au noir, avec des bains chimiques (révélateurs, fixateurs, etc.) avant de pouvoir être visionnés !



Joseph Jouglu

Cent années plus tard, apparurent dans toutes les mains les téléphones portables. Un génie (lequel ?) eut alors l'idée d'introduire un appareil photo minuscule dans le boîtier de ces portables, smartphones, tablettes, etc. Finie la chimie de l'argent (métal), vive la photosensibilité du silicium et l'avènement des recherches en micro-électronique et en informatique.

Cette monographie sur l'usine Jougla a pour but de montrer la fabrication et les traitements chimiques de ces plaques et de ces films qui, une fois enfermés dans un appareil de photo ou dans une caméra, permettaient d'enregistrer des vues fixes (la photo) ou animées (le cinéma).

## LES PREMIERS LABORATOIRES JOUGLA

À la fin de 1882, un photographe alsacien (ou lorrain), François Graffe, et un ingénieur des Ponts-et-Chaussées ariègeois, Joseph Jougla, aidés du chimiste Comte, débutèrent la fabrication de plaques photographiques dites "sèches" dans un atelier situé au 26 allée de Bellevue au Perreux-sur-Marne<sup>1</sup>. C'était seulement un an après la commercialisation des nouvelles plaques sèches par George Eastman aux Etats-Unis<sup>2</sup>.

A cette époque, il n'existait pas encore dans l'atelier de Jougla de machines électriques automatiques<sup>3</sup> pour coucher les émulsions sur les supports. C'est donc à la main et dans l'obscurité que Graffe et Jougla devaient préparer les premières plaques. Une fois sèches, elles étaient placées par douzaines dans des boîtes en carton étanches à la lumière<sup>4</sup>. Ces boîtes étaient vendues sous le nom d'"As de Trèfle" par leur représentant Grieshaber, 45 rue de Rivoli à Paris.

En 1887, la fabrication des plaques de verre et des pellicules (c'est-à-dire des plaques en celluloïd incassables<sup>5</sup>) déménagea dans un atelier plus grand au Perreux, sis au 29 de la future allée Stalingrad (à proximité de l'église St Jean-Baptiste), ce qui incommoda fort les voisins à cause des effluents qui sortaient de l'atelier !

Ces pellicules figurèrent pour la première fois à l'Exposition universelle de Paris en 1889.

A la suite de difficultés, Graffe et Jougla se séparèrent de leur représentant à Paris, Grieshaber, en lui abandonnant la marque "As de Trèfle" <sup>6</sup>. En revanche, les produits Jougla (dont les fameuses "plaques jaunes anti-halo") restaient vendues à Paris, au 8 rue Victoria et au 5 rue de la Tâcherie, le siège social du laboratoire Jougla.

En mars 1894, à la suite du décès de François Graffe, Joseph Jougla et son frère Zacharie (également ingénieur des Ponts-et-Chaussées) s'associèrent pour fonder la "Société anonyme Jougla" dont le siège social était au 45 rue de Rivoli.



## L'INSTALLATION DE L'USINE JOUGLA À JOINVILLE

Vers 1900, les frères Jougla, sur les conseils de Charles Pathé, achetèrent deux hectares de terrain situé dans le parc de l'ancien château de Polangis qui venait d'être divisé en lots. Ce terrain se situait au 15 de la rue de l'Horloge, entre la place Mozart et le boulevard de Polangis<sup>7</sup>. Un an plus tard, la nouvelle et moderne usine de Joinville-le-Pont vit le jour.

Alors que Joseph se réservait les activités commerciales, Zacharie supervisait l'émulsionnage des plaques photographiques et participait activement aux recherches effectuées au laboratoire<sup>8</sup>.

L'usine comprenait quatre bâtiments. Elle comprenait l'atelier des plaques, l'atelier des papiers, l'atelier de la couleur, c'est-à-dire le service des virages, des révélateurs et des produits chimiques. En plus, il y avait les ateliers de menuiserie et de mécanique, les magasins d'approvisionnement, les ateliers d'emballage et d'expédition, le service de la comptabilité, le laboratoire, le réfectoire du personnel, etc.<sup>9</sup>

Le nombre des employés variait de 80 à 120 (en 1906) selon les saisons. Dans les années 1950, la main d'œuvre monta jusqu'à 600 personnes.

En 1911, la production quotidienne atteignait près de 3 000 douzaines de plaques de tous formats dont les 2/5 étaient destinés à l'exportation. Cette production était rendue possible grâce aux nombreuses machines de nettoyage des plaques de verre et de l'étendage (émulsionnage) des émulsions photosensibles dans le noir.

L'atelier du papier situé en face de celui des plaques, occupait une surface de 6 000m<sup>2</sup>. Des machines automatiques débitaient chaque jour des milliers de

mètres de papiers mats ou brillants tant au bromure qu'au citrate d'argent. La production des virages et des révélateurs atteignait annuellement 250 000 litres de bains concentrés.

Pour le chauffage et la ventilation des ateliers, pour leurs éclairages électriques et pour de nombreux moteurs, une force motrice de 70 CV était produite par de puissants générateurs, des dynamos actionnées par des machines à vapeur surmontées par de hautes cheminées.

Un épisode historique mérite d'être signalé. L'été de l'année 1906 fut si chaud que les plaques et les films émulsionnés n'arrivaient pas à sécher ! L'installation d'une centrale frigorifique devint urgente. Désormais, une machine spéciale assurait la production constante d'eau glacée qui pouvait atteindre 50 000 litres par jour en été ! Heureusement que l'eau de la Marne était proche !

En plus des plaques et des pellicules classiques "au gélatino-bromure d'argent", l'usine Jougla s'était fait un renom avec ses plaques ultra sensibles à "l'iodo-bromure d'argent" selon le brevet Mercier. Elles étaient vendues sous le nom "L'Intensive". Parmi d'autres produits, la société Jougla préparait également des cartes postales et des menus à la celluloid et au bromure. Par la suite, Zacharie Jougla lançait la fabrication des fameux appareils de photo "Sinnox" ainsi que celle des nouvelles plaques "Omnicolore" permettant la photographie en couleurs.



Du fait de la diversité et de la qualité de ses produits, la société Jougla reçut de nombreuses récompenses. Citons parmi les plus hautes :

- Médaille d'Argent à Paris en 1889
- Médaille d'Or à Bruxelles en 1897
- Médaille d'Or à Paris en 1900
- Grand Prix de Hanoï en 1903
- Médailles à Saint-Louis en 1904, Liège en 1905, Milan en 1906, Marseille en 1907, Saragosse en 1908, Londres en 1908, Bruxelles en 1910, etc.

Les Jougla s'étaient aussi distingués lors de certaines expositions, en mettant à la disposition du public un laboratoire où les photographes amateurs pouvaient développer gratuitement leurs photos !



## LES PLAQUES “OMNICOLORE”

Louis Ducos du Hauron<sup>10</sup> quitta définitivement l'Algérie en 1905 pour rejoindre son frère Alcide. Il prit alors contact avec son neveu Raymond de Bercegol car ce dernier s'était intéressé à la photographie en couleurs selon les principes de la trichromie publiés par son oncle en 1868. L'oncle et le neveu s'adressèrent alors à Zacharie et Joseph Jougla pour étudier une réalisation de d'un nouveau procédé photographique.

Etant donné que l'œil humain est trichrome à cause de ses millions de cônes, les uns sensibles aux radiations bleues, les autres à la lumière verte et les derniers au rouge, Louis Ducos du Hauron imagina un procédé analogue d'enregistrement de la lumière colorée sur la plaque photographique. Pour ce faire, il fallait que l'image optique obtenue par l'objectif de l'appareil photo soit divisée en microscopiques éléments (appelés de nos jours pixels) grâce à de minuscules filtres colorés en bleu, en vert et en rouge.

Zacharie Jougla réalisa un tel réseau en traçant de minuscules lignes parallèles et juxtaposées de couleurs jaune-orangé et verte sur une plaque de verre et d'imprimer par-dessus celles-ci, perpendiculairement, des lignes fines d'un colorant violet (à cette époque, l'industrie chimique ne pouvait synthétiser des colorants bleu et rouge). Le réseau trichrome ainsi préparé comportait 320 éléments (pixels ou nœuds) par mm<sup>2</sup>, soit 72 points rouges et 72 points verts, avec 9 lignes bleues. Grâce à des améliorations de fabrications, ce réseau montait à 440 éléments en 1911. Vu par transparence, ce réseau présentait une surface blanc-grisâtre neutre<sup>11</sup>. La couche d'émulsion argentique était ensuite coulée sur ce réseau.

La prise de vue était faite à travers le verre et le réseau trichrome. Après leur exposition dans un appareil photo, ces plaques étaient développées selon un procédé identique à celui d'inversion pour diapositives : un premier révélateur noir et blanc dans l'obscurité totale, suivi du bain de blanchiment (dissolution de l'image argentique négative) et enfin le second développement, cette fois-ci à la lumière.



Réalisé dans le laboratoire de l'usine Jougla sous la direction de Zacharie, le développement de cette plaque photographique baptisée "Omnicolore" a permis de reproduire les couleurs de la nature : une première mondiale !

Après le dépôt du brevet de Ducos du Hauron et de Bercegol, le 6 février 1906, les premières diapositives "Omnicolore" furent présentées au public le 19 avril 1907. Les plaques furent commercialisées en 1909.

Ce procédé de photographie en couleurs obligea les frères Lumière de pousser au plus vite la commercialisation de leur propre procédé de plaques couleur, les "Autochrome", qui furent présentées au public la même année au mois de mai ! Les Lumière baissèrent le prix de vente de leurs plaques de 40%, mais la qualité de la définition des images "Omnicolore" était supérieure à celle des "Autochrome". L'inconvénient majeur des plaques "Omnicolore" résidait dans leur peu de sensibilité à la lumière : moitié ou le tiers en moins de celle des plaques "Autochrome", qui, elles-mêmes n'étaient pas très sensibles (surtout comparées aux plaques noir et blanc) !

En 1911, la Société des plaques Lumière de Lyon s'entendit avec Joseph Jougla pour former ensemble la nouvelle Société "Lumière-Jougla". Au début de cette fusion, les deux procédés "Autochrome" et "Omnicolore" furent commercialisés ensembles. La Première Guerre mondiale entraîna le ralentissement de la production des plaques "Omnicolore". Les Lumière en profitèrent pour arrêter définitivement la fabrication de ces plaques "Omnicolore".

Louis Ducos du Hauron avait fondé de grands espoirs sur la commercialisation des plaques "Omnicolore". L'arrêt de cette fabrication lui fut infiniment cruel. Il ne s'en remit jamais. Quant à Zacharie Jougla, il quitta l'usine de Joinville quelques mois plus tard pour s'installer dans la maison familiale où, gravement malade, il s'éteignit en 1914.

## LES APPAREILS "SINNOX"

Les plaques sèches au gélatino-bromure d'argent inventées par Georges Eastman ont permis aux amateurs et aux voyageurs de prendre des photos en prévoyant leurs développements ultérieurement dans un laboratoire. Mais il y avait une difficulté majeure : celle du chargement de ces plaques dans l'appareil photo, nécessairement dans l'obscurité. On avait bien déjà inventé des étuis métalliques dans lesquels on pouvait, à l'abri de la lumière, placer une plaque par étui. Cet étui était ensuite glissé à l'arrière de l'appareil de prises de vue. Mais il fallait en emporter beaucoup.

Ces difficultés de chargement n'avaient pas échappé aux frères Jougla, fabricants de plaques sèches. Dès la fin de la construction de leur usine à Joinville, Joseph Jougla mit sur le marché un nouveau type d'appareil photo : le "Sinnox"<sup>12</sup>.

C'est un collaborateur de Joseph Jouglà, L. Lesueur, également un fabricant de plaques sèches, qui réalisa ce type d'appareil décrit dans le magazine *La Nature* en 1901. Une boîte en carton, étanche à la lumière, contenait six plaques photographiques séparées les unes des autres par un papier noir. La boîte, introduite dans le dos de l'appareil de photo, s'ouvrait comme un tiroir en laissant apparaître une seule plaque dans le plan focal de l'objectif. Après exposition, il était alors - presque - facile de la remettre dans la boîte et de tirer une autre plaque à l'aide d'une aiguille.

Ces premiers "Sinnox" utilisaient des plaques 9x12cm et 6x9cm et furent commercialisés entre 1904 et 1909. Tous ces appareils portaient le nom de "Sinnox-Jouglà-Lesueur". Leur production fut arrêtée en 1910 lors de la fusion de Jouglà avec Lumière.

En 1932, les ateliers de Joinville créèrent et mirent en vente un nouveau "Sinox" (avec un seul "n" !). Celui-ci était totalement différent des premiers "Sinnox" : il s'agissait d'un "folding 6x9" utilisant des bobines de "films 620 - petit trou". Muni d'un objectif Lumière, il permettait de prendre des clichés de 2 mètres à l'infini, valeurs inscrites sur la couronne de l'objectif.

## LA FUSION JOUGLA-LUMIERE

En 1910, George Eastman voulut faire une OPA sur l'usine des frères Lumière à Lyon-Montplaisir, en vue d'éliminer un concurrent. L'opération boursière ne réussit pas car, entretemps, les frères Lumière avaient proposé aux frères Jouglà un « mariage de raison » entre les deux sociétés pour former une nouvelle société trop grande pour être absorbée par George Eastman.

Ainsi le 1<sup>er</sup> avril 1911, la nouvelle société est créée sous le nom d' "Union de photographie industrielle des établissements Lumière et Jouglà réunis". La direction est attribuée conjointement à Auguste et Louis Lumière, à Joseph Jouglà, ainsi qu'à son fils Gaston Jouglà. Le siège social était fixé 82 rue de Rivoli à Paris, avec une succursale à Lyon-Montplaisir.

Les statuts de la nouvelle société énuméraient l'ensemble des biens mobiliers (les brevets) et immobiliers (dont le terrain non reconstruit du Perreux), ainsi que l'ensemble de toutes les fabrications (y compris les plaques "Omnicolore") et leurs commercialisations. L'Union devait prendre fin le 31 mars 1971...

## LA FIN DE L'USINE JOUGLA

Avec la déclenchement de la Première Guerre mondiale, la production des plaques, des films et des papiers Jouglà s'arrêta brusquement. Elle reprit

quelques mois plus tard, car l'Armée avait besoin de plaques radiographiques et surtout de films cinématographiques et de plaques photographiques pour les reportages sur le front. Les employés mobilisés purent être remplacés par des femmes et par des hommes inaptes au service militaire.

Après la fin de la guerre, l'usine dut faire face à la réorganisation du monde industriel. En 1928, la société d'union entre Lumière et Jougla fut transformée en la nouvelle "Société Lumière" qui réorganisa la production de Joinville. La fabrication des "surfaces sensibles" fut transférée à Lyon-Montplaisir. Les ateliers de Joinville montèrent les appareils photo Lumière et parmi ceux-ci le nouveau "Sinox".

En raison du développement des grandes industries photographiques étrangères (Kodak, Agfa, Ciba, Fuji, Polaroid, etc.) et de la montée en puissance de la couleur dans un contexte de forte concurrence, la production des pellicules noir et blanc de la société Lumière chuta drastiquement. En 1961, toute l'entreprise Lumière fut rachetée par le groupe anglais Ilford. En 1965, les ateliers de Joinville fermaient définitivement. En 1977, c'était au tour de l'usine Lumière de Lyon.

Le site de l'usine Jougla connut un déclin par étape. Une partie du terrain fut reprise par la ville pour y édifier le groupe scolaire Jules Ferry, inauguré par le ministre Jean Zay, le 19 novembre 1938. Ce groupe scolaire devint par la suite le collège Jules Ferry. L'autre partie du terrain fut récupérée par un promoteur après la fermeture de l'usine, démolie en 1969. Un groupe de résidence lui succéda au 45 boulevard de Polangis.

## **RENÉ DENNILAULER LA MÉMOIRE AU PRÉSENT**

### **BIOGRAPHIES**

**Joseph Marc Jougla** est né en 1846 à St Girons (Ariège). Il décède le 22 mars 1927 à Joinville-le-Pont où il est inhumé dans le caveau familial du cimetière communal. En 1874, il épouse Marie Schmit dont il a 4 enfants : Georges, Cécile, Joséphine et Gaston, (pharmacien, futur co-directeur de l'usine Jougla, résistant, arrêté par la Gestapo et disparu).

Décoré de la Légion d'Honneur.

**Zacharie Jougla** est né le 12 février 1852 à St-Girons (Ariège) et décède le 14 mai 1914 à Carnes. Marié, il a 6 enfants : Emile, Berthe, Roger, Marcel, Cécile et

Henry. Gravement malade en 1912, il quitte Joinville-le-Pont pour s'installer dans la maison familiale à Carnes, près de Bagnols-sur-Cèze. Sa tombe est perdue dans un ancien cimetière "de Carnes", au lieu-dit "les Combes" de la commune de Saban, dans le Gard.

**François dit Emile Graffe** est né à Metz (Moselle) en 1846, où il devient photographe. Il s'installe à Paris en 1871. Il décède en mars 1894.

## BIBLIOGRAPHIE

- *Etat des communes - Joinville-le-Pont*, Mortévrain, 1906.
- "Les usines Jougla", agendas Lumière-Jougla, 1912, 1923, 1926.
- "Les usines Jougla", agendas Lumière 1931, 1932.
- "Union Photographique Industrielle. Les Statuts des Etablissements Lumière et Jougla réunis", Lyon, 1911.
- Jacques Pelé, "Essais sur l'histoire des industries de Nogent et du Perreux", dans *Bulletin de la Société d'Histoire de Nogent-Le Perreux*, n°15, 1978
- Gert Koshofer, *Farb Fotografie*, Ed. Laternia Magica, München, 1981, p.43.
- Georges Potonnier, "La photographie en couleurs", dans *Bulletin de la Société française de Photographie*, n°2, 1938, page 27.
- R. Milleau, "La Photographie", dans *Encyclopédie par l'image*, Hachette, 1929, page 26.
- René Dennilauler, "Il y a 100 ans : Jougla", dans *Bulletin municipal de Joinville-le-Pont*, n°91, juin 2000.
- "Sinnox", brochure du Club Niepce-Lumiere, Ecully. 2006.
- Les nombreux brevets français de Raymond de Bercegol.
- Les illustrations sont de la collection privée de René Dennilauler.

## NOTES

- 1) La localisation du laboratoire Jougla-Graffe peut prêter à confusion. En réalité il se trouvait à Nogent car la séparation du Perreux d'avec Nogent eut lieu en 1887.
- 2) George Eastman fut le premier, en 1881, à fabriquer et à commercialiser des plaques dites « sèches » au gélatino-bromure d'argent à Rochester (Etats-Unis). Jusqu'à cette date les plaques photographiques devaient être préparées sur place et exposées dans l'appareil photo à l'état encore humide ! Elles étaient ensuite immédiatement développées sur place dans une tente-laboratoire (parfois trans-

portée jusqu'au fin-fond du Sahara ou sur les cimes de l'Himalaya !). Ces plaques sèches ne nécessitaient aucune préparation sur le terrain et pouvaient être développées beaucoup plus tard, dans un véritable laboratoire. C'était un progrès énorme, qui a démocratisé la prise de vue photographique et surtout qui a permis le cinéma : l'ère de l'image omniprésente était née !

- 3) La Fée Electricité n'est apparue à Nogent que vers 1903, en faible puissance d'ailleurs. Chaque usine devait produire son propre courant électrique grâce à des dynamos mues par de la vapeur. D'où les nombreuses grandes cheminées dans les villes.
- 4) Les plaques photographiques ne se vendaient que par boîtes de 12.
- 5) George Eastman commercialise ses films en bandes de celluloïd (pellicules) à partir de 1888.
- 6) Les plaques et papiers photographiques "As de Trèfle" seront alors fabriqués dans une nouvelle grande usine construite par Grieshaber dans le Vieux Saint-Maur, avenue de Condé, à l'emplacement du marché forain actuel.
- 7) D'une part, Joseph Jougla connaissait Charles Pathé, dont l'usine de pellicules photographiques était installée à Vincennes depuis 1895 et qui devait décentraliser une partie de son stock de celluloïd dangereux à Joinville. D'autre part, l'usine Jougla ayant besoin de beaucoup d'eau, la proximité de la Marne s'avérait idéale (mais aussi pour les effluents...).
- 8) En réalité, Zacharie Jougla était ingénieur des Ponts-e-Chaussées et exerçait à ce titre une fonction au ministère des Transports pour lequel il réalisa de nombreux ponts. Chaque soir, après son travail d'ingénieur, il allait au laboratoire de l'usine. Avec ses collaborateurs, il mit au point le fameux réseau trichrome des plaques "Omnicolore".
- 9) Les chutes de verre et les vieux clichés étaient récupérés par une maison située au 30-32 avenue Oudinot, spécialisée dans la fabrication de miroirs argentiques.
- 10) Louis Ducos du Hauron est né à Langon (Gironde) le 8 décembre 1837 et décédé à Agen le 31 août 1920. Son épouse aurait habité Joinville le Pont. En 1869, il avait défini les principes de la vision humaine trichrome et il avait décrit toutes les possibilités d'enregistrement des couleurs sur des plaques photographiques. Il avait exposé ses travaux devant la Société française de Photographie le même jour que le parisien Charles Cros, le 7 mai 1869 ! Or les deux chercheurs ne se connaissaient pas ! Seul Ducos du Hauron réalisa des épreuves en couleurs et fut plus tard l'instigateur des plaques "Omnicolore" des Jougla et probablement aussi celui des plaques "Autochrome" des Lumières.
- 11) L'image optique était donc divisée en une multitude de petits éléments bleus, verts et rouges appelés pixels : les principes de l'image numérique étaient définis ! De nos jours, tous les micro-appareils de photo qui équipent nos smartphones, nos tablettes, nos écrans d'ordinateurs sont équipés de tels réseaux trichromes. Ces points peuvent être facilement vus sur les écrans de TV, à l'aide d'une loupe.
- 12) Le principe du fonctionnement de l'appareil est très bien décrit dans la brochure "Sinno" éditée en 2006 par le Club Niepce-Lumière, situé à Ecully (Rhône).

**LES TRANSPORTS DANS LE SUD-EST PARISIEN**  
**( ACTES DU COLLOQUE DE CLIO 94 DU 5 NOVEMBRE 2016 )**

## **JEU D'ÉCHELLES HISTORIQUES SUR DEUX SIÈCLES DE MOBILITÉS GRAND-PARIISIENNES**

*“Tout était perdu pour la ville-centre et Paris ne pourrait retrouver un peu de vitalité, un peu de la vitalité inquiétante de la forêt primitive, qu’à condition, pourtant de se laisser envahir par les intrants venus de ses quartiers périphériques...”*

Aurélien BELLANGER, *Le Grand Paris*, Paris, Gallimard, 2017, p. 344.

A certains, il semblera peut-être étrange, voire incongru, de débiter une analyse historique par un recours à la littérature la plus contemporaine. L’exergue de ce texte introductif aux actes du colloque CLIO 94 de novembre 2016, amicalement sollicité par le Président Michel Balard, renvoie en effet à un roman récent<sup>1</sup>, inspiré par l’actualité la plus brûlante dans le domaine des transports et de la mobilité grand-parisienne ainsi que dans le champ englobant de l’avenir de la ville capitale.

Il relève en effet de l’évidence que les mobilités permettent de définir et redéfinir la métropole en devenir au début du XXI<sup>e</sup> siècle. La forme de ville en est tributaire. Il n’en était d’ailleurs pas différemment lorsque les transports et les mobilités se sont imposés dans le façonnement du paysage de la ville industrielle au cours du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>.

Pièce maîtresse du nouveau dispositif, le Grand Paris Express s’affirme comme un outil de “résilience urbaine” selon les termes à la mode, et, pour reprendre le sens profond de l’ouvrage d’Aurélien Bellanger dont il est question, comme l’ultime manifestation de la raison dans l’histoire.

### **APERÇU SUR LE GRAND PARIS EXPRESS DE DEMAIN : VUE CAVALLIÈRE DEPUIS LE SUD-EST**

Le futur grand métro automatique sera bien cette “machinerie mobile qui permettra à la ville de glisser sur elle-même” (p. 474). “*Il n’y aura(it) plus de gares d’interconnexion centrales ou de gares terminus, mais une seule onde de ville sans cesse ramenée sous les pieds des voyageurs*” et (p. 323) “*le cercle de Pascal dont le centre est partout et la circonférence nulle part, [serait] soudain devenu objet du monde réel*”. Bref, un monde presque parfait !

Les sciences humaines et sociales, parfois à court de métaphores, interprète-

ront pour leur part le propos de l'ouvrage comme une bénédiction et un enchantement de leurs disciplines. La réalité qui y est décrite, avec une froide ironie, dresse le portrait d'une métropole parisienne à venir – mais en fait déjà là, bien des signes portent à le craindre – tout au contraire maudite et désenchantée. Le Grand Paris paraît bien parti pour être l'inverse d'un Paris en grand qui, somme toute, aurait pu être souhaitable, ce que semble regretter l'auteur<sup>3</sup>.

Intéressant tout particulièrement les départements du sud-est de la capitale, les chantiers de la ligne 15 du Grand Paris Express sont désormais opérationnels, avec en vue la construction de 16 gares avec en perspective l'exécution de près de 300 000 trajets quotidiens dans quatre départements et vingt-deux communes concernant 1 090 000 habitants et 455 000 emplois. L'espace et le temps de la ville vont être bouleversés à l'horizon 2025-2030<sup>4</sup>. En cela, l'effervescence des expositions diverses – “Circuler”, aux archives de Créteil, sur le Grand Paris à Suresnes ou à Athis-Mons sur la banlieue à toutes vitesses -, témoigne bien des enjeux liés à la communication autour de ce thème majeur.

Sorties des cartons, devenues certitudes, des croyances possèdent dorénavant, si l'on en croit le *stoytelling* savamment orchestré autour de “l'objet GPE”, la force des évidences. L'imaginaire des transports à l'âge de la métropole avec, à l'horizon, l'ambivalence des villes dites “intelligentes”, les fameuses *smart cities*, se trouve donc être renouvelé de fond en comble et un grand récit forcément simplificateur, qui fait tomber dans l'anachronisme toutes les options mobilitaires antérieures, en vient peut-être à devenir, à son tour, hégémonique.

## **PAR-DELÀ LES SILOS MODAUX, L'HÉRITAGE HISTORIQUE ÉVIDENT D'UNE PLURALITÉ DE CULTURES DE TRANSPORTS**

L'intervention qui suit<sup>5</sup>, prononcée en introduction d'un riche colloque aux objets éclectiques, méritait cette problématisation actualisée. En effet, nous proposons d'inscrire les problématiques val-de-marnaises de mobilité et de transport dans un tableau plus général, plus grand-parisien, de l'évolution des mobilités. Je souhaite en effet entourer mes propos de certaines précautions, n'ayant pas mené personnellement d'analyse de fond sur le sud-est parisien, même si un ancien compagnonnage avec les archives du Val-de-Marne me l'ont rendu familier. Il s'agit d'envisager l'évolution des mobilités, le transport ne constituant qu'une partie, technique, des enjeux des mobilités, qui sont culturels, politiques, sociaux, patrimoniaux et secondairement seulement, quitte à pousser à la provocation, technologiques et économiques.

En suggérant pour notre part un “Jeu d'échelles historiques sur les mobilités grand-parisiennes”, ce dernier adjectif prend toute sa légitimité lorsqu'on parle d'un département aussi impliqué que le Val-de-Marne dans les travaux du Grand Paris Express. Les problématiques qui y sont à l'œuvre actuellement s'inscrivent

dans des temporalités longues, voire très longues que votre colloque croise avec pertinence. Présentés ici, les résultats formidables que produisent la cartographie dynamique enrichissent notre connaissance, et, dans les communications, le programme d'analyse scientifique des mobilités est bien rempli : tous les enjeux modaux sont présents, même les plus insignifiants, en apparence du moins.

Il en ressort qu'une réflexion sur les transports ne peut plus être menée de façon monomodale. Cette question est décisive. Lorsque les décideurs aujourd'hui s'intéressent aux questions de mobilité, ils doivent réfléchir en terme d'intermodalité, de pluri-modalité, de trans-modalité et aussi pourquoi pas de "démodalité", en tenant des nouveaux usages dits "doux" ou parfois partagés. Il faut réfléchir aux connexions, aux interconnexions et les faire fonctionner du mieux possible. On se trouve devant des enjeux de gouvernance qui sont essentiels. Ceux-ci peuvent être conflictuels et donner lieu à de nombreuses controverses, au cœur desquelles, l'automobilisme, mon terrain de recherche de spécialité, indispensable dès le boulevard périphérique franchi, est particulièrement questionné.

En effet, la mobilité issue de la circulation routière automobile continue de faire sens dès que l'on franchit le périphérique. Cette dimension doit être régulièrement rappelée dans les débats contemporains souvent monopolisés par les "nouvelles mobilités".

## **UN PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION BI-SÉCULAIRE LIÉ AUX MOBILITÉS**

En guise de rappel liminaire, il convient de signaler qu'au XX<sup>e</sup> siècle, pour faire face à la densification de la région parisienne, on a assisté à des changements d'échelle multiples, d'où le titre de l'intervention qui visait précisément à faire varier les échelles de lecture. Au cours des soixante dernières années, le boulevard périphérique, par exemple, tel une poupée russe, illustre bien cette problématique d'emboîtement des enjeux - enjeux de desserte locale, régionale, nationale, voire internationale. Or cet emboîtement ne correspond pas nécessairement à une stratification des gouvernances en "millefeuille"<sup>7</sup>. Il y a là des tensions et des conflits possibles, chacun des modes de circulation croisant les questions d'organisation globale. La problématique commune à l'ensemble des communications de la journée concerne certainement les ressorts de cette organisation de la mobilité : qui décide, qui encadre, quels sont les ressorts institutionnels ? La vision de la carte, telle que l'application dynamique Transmobil-hist la propose, témoigne bien de la sédimentation des différents modes de transports et de la construction stratigraphique des réseaux au fil du temps.

Les débats autour de la mobilité tournent aujourd’hui autour du *mobility turn*, ou du *user turn*, c’est-à-dire du poids des usagers, le transport n’étant plus le simple fait de l’offre. La nouvelle équation des transports tient à une recherche d’adéquation entre l’offre et la demande, qui transite par la mise en place d’un écosystème de mobilité “glocale”, qui croise le global et le local. Ceci se retrouve dans les enjeux environnementaux de la COP 21 ou de la COP 22. L’évolution cartographique de l’offre et des réseaux est désormais guidée par ces impératifs catégoriques. Ceci correspond à une mobilité nouvelle où l’usager joue un rôle de plus en plus grand. Même si on n’a jamais rencontré un usager satisfait (!), l’offre de mobilité explose et libère. Les restrictions contemporaines apportées à la liberté individuelle, que l’automobile peut incarner, remettent en question un schéma qui allait de soi, selon lequel on pouvait continuer à développer parallèlement tous les modes de circulation. On assiste aujourd’hui à la fin d’un consensus selon lequel plus de mobilité signifiait plus de progrès et la réflexion devient par conséquent, par-delà la massivité des phénomènes à gérer, aussi et sans doute prioritairement qualitative.

La résurgence, ou plutôt la réinvention d’anciens modes de transport, nous pouvons penser en particulier au tramway, n’est pas sans poser de question sur le financement et la prise en charge de tels investissements. A l’heure du Grand Paris Express, destiné à devenir ce fameux métro en rocade de 200 km de lignes autour de Paris desservi par plus de 70 gares, la réflexion sur la mobilité doit désormais s’organiser à l’échelle métropolitaine. On en retiendra également qu’il y a une légitimité à la cohabitation de tous les modes, à condition de bien identifier leur zone de pertinence, cette question suggérant d’urgents et fins<sup>8</sup> arbitrages.

## **C’EST EN BOUGEANT QUE PARIS DEVINT PARIS, ET LE GRAND PARIS !**

Un processus de capitalisation a accompagné le phénomène d’urbanisation. Le fait de rassembler sur une même tête, sur un même point différentes fonctions a donné toute son importance à la ville majeure de la France. Or, la diversité des intérêts et des enjeux n’est pas toujours compatible, il y a là des arbitrages dont l’histoire porte témoignage et qui ne peuvent pas recevoir une satisfaction seulement idéologique. La politique est l’art d’accommoder des intérêts divergents voire carrément opposés, en même temps c’est l’art de respecter les intérêts des uns et des autres. Il y a un processus de métropolisation aussi.

Pour ce qui concerne la période contemporaine, le chemin de fer joua un rôle déclencheur dans la massification des déplacements, dans les enjeux de mobilités, dans leur intensification capitalistique. C’est une histoire de profits capitalistiques qui anime progressivement toutes ces gares. Le sud-est parisien ne fut pas

moins bien desservi que d'autres espace et un nouveau paysage urbain craint par certains, évidemment, émergea. Des les nuisances diverses relatives aux modes de transport, aux aménagements, aux gares, aux routes, etc. virent le jour. Mais ces lieux furent aussi exaltés par d'autres. Si les impressionnistes peignirent la Gare Saint-Lazare notamment, 'est bien qu'il y avait une forme de séduction derrière ce monde tout neuf. Les symphonies urbaines que les artistes reprirent à leur compte par la suite ou bien les dessins d'ingénieurs des ponts et chaussées visaient à organiser un paysage d'une façon tout à fait rationnelle et à la fin des fins, esthétique.

## **SUR LES RAILS DE L'AVENIR : VERS LA SUBLIMATION DE LA MÉTROPOLE DES INFRASTRUCTURES ?**

Le premier Grand Paris industrialisé fut donc celui des réseaux : il visait à évacuer tout ce qui était fluide et en circulation, tout ce qui est destiné à faciliter l'existence matérielle devait être accéléré, de l'eau jusqu'aux ordures, en passant par les véhicules de surface. La ville prit ensuite différentes dimensions, le Métropolitain l'ouvrant résolument vers le sous-sol. Toujours, des infrastructures majeures l'accompagnèrent.

Ce que l'on constata ensuite, et qui rend nécessairement modeste par rapport à la prétention de saisir dans une conception globale toute la ville et sa circulation, c'est également que tous les quartiers ne vivaient pas au même rythme. Dès lors, la construction d'un espace public proprement parisien, un peu illusoire mais sensible tout de même, reconnu en tous cas comme tel, notamment dans la littérature, fut souvent le résultat d'une équation complexe et nuancée et en aucun cas l'application de purs principes idéologiques.

Au cours de cette période de constructions intensives, la ville fut-elle défigurée ou plus sûrement reconfigurée ? Le débat esthétique existe certes mais le résultat en fut la promotion de la grande ville au premier rang des cités mondiales. Les transitions mobilitaires contemporaines posent à leur tour la question des modes de vie : que souhaite-t-on en promouvant le seul GPE ou les éco-quartiers ? Quel remplacement envisage-t-on par-delà l'exclusion de la motorisation individuelle ?

En définitive, il convient de reconnaître - et faire connaître - que les atouts de la mobilité en Ile-de-France résident dans la richesse de sa sédimentation des systèmes de transports et dans l'accumulation des solutions apportées aux problèmes de sa croissance. Paris, comme le Grand Paris doivent donc rester ouverts aux innovations et il faut se réjouir d'y voir à l'œuvre les effets d'un quasi-concours Lépine ouvert en permanence !

Parmi les handicaps, se pose encore la question de la gestion réelle et efficace

en l'absence de gouvernance indiscutable. La pluralité des cultures de transport a été établie à ce prix. Le projet républicain d'un Grand Paris, qui pourrait être un Paris en grand, rappelle la généreuse "*hausmannisation des faubourgs*" de l'époque qu'eut la chance d'animer un Paul Delouvrier. Ce temps est aussi indissociable de l'idée que la construction de l'urbanité parisienne a à voir avec un héritage historique. Afin de conserver une spécificité, il faut peut-être se détacher des grands modèles internationaux des métropoles mondiales dont beaucoup sont en apesanteur par rapport à des territoires environnants délaissés. Et il faut enfin aussi être circonspects au regard d'opérations cosmétiques de centre-ville qui peuvent être susceptibles de créer des formes de schizophrénie urbaine et ainsi favoriser la montée de certains populismes.

Pour conclure d'un mot, notons donc simplement que, pas moins qu'hier, la question s'annonce passionnante et mérite de demeurer ouverte à toutes ses échelles.

## **MATHIEU FLONNEAU**

Mathieu Flonneau est historien et universitaire à Paris I Panthéon-Sorbonne (SIRICE-CRHI, LabEx EHNE, P2M), spécialiste d'histoire urbaine, des mobilités et de l'automobilisme. Sa thèse de doctorat (2002) portait sur les rapports entre Paris et l'automobile. Il co-anime depuis 2005 un séminaire d'histoire de la mobilité et co-dirige deux collections *Cultures Mobiles* (Descartes&Cie) et *Mobilités&Sociétés*, (Publications de la Sorbonne).

### **BIBLIOGRAPHIE :**

Nous signalons comme références d'actualité sommaires sur ce thème :

- Maison de banlieue et de l'architecture d'Athis-Mons, <http://www.maisondebanlieue.fr/exposition-banlieue-a-toutes-vitesses-histoire-projets-transport-mobilités/>
- Exposition "Circulez ! Transports et mobilité dans le sud-est parisien", au Pavillon des Archives de Créteil, 2016.

Et comme ouvrages ou articles :

- Aurélien BELLANGER, *Le Grand Paris*, roman, Gallimard, 2017.
- Mathieu FLONNEAU, "La gouvernance du Grand Paris mobile, quelques enseignements d'un siècle l'autre", *La Revue des Deux Mondes*, octobre-novembre 2011, p. 104-117.

- Mathieu FLONNEAU, Rédaction de *Histoire des transports et de la mobilité en Ile-de-France. Cadrage et guide de recherche XIII<sup>e</sup> colloque* – novembre 2012, Paris, septembre 2011, 60 p.
- Mathieu FLONNEAU, “Perspectives problématiques sur l’histoire des transports et de la mobilité en Ile-de-France”, *Paris et Ile-de-France, Mémoires*, tome 64, 2013, p. 7-14.
- Mathieu FLONNEAU, Léonard LABORIE, Arnaud PASSALACQUA (dir.) : *Les transports de la démocratie, Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, PUR, 2014.
- Mathieu FLONNEAU, *Ideas in motion* : “A City for Woody Allen ? The New Banks of the Seine in Paris, a Product of Rootless Sociology and City Planning”, *Transfers* 4(2), Summer 2014: 131–137.
- Mathieu FLONNEAU, “Sketching Out the Indispensable Political Turn of Mobility History”, *Mobility in History, T2M Yearbook*, vol. 7, 2016, p. 17-26.
- Maxime HURE, *Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, Publications de la Sorbonne, 2017.
- Dominique LARROQUE, Michel MARGAIRAZ, Pierre ZEMBRI, Paris et ses transports, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. *Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Editions Recherches/AHICF, 2002, 400 p.
- Arnaud PASSALACQUA, “From the History of Transport in Paris to the History of Mobility in Greater Paris?”, in Katz (D.), McDonald (K.), Shelton (K.) & Zunino Singh (D.) (dir.), *Mobility in History*, New York, Berghahn, 2015, p. 133-139.
- REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, HERNANDEZ Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013.

## NOTES

- 1) Aurélien BELLANGER, *Le Grand Paris*, Paris, Gallimard, 2017, 478 p. Cf. nos deux analyses complémentaires de cet ouvrage à paraître en avril 2017 en ligne sur [Metropolitiques.fr](http://Metropolitiques.fr) et dans la revue *Transports, économie, politique, société*. Les titres respectifs de ces lectures sont “ ‘A nous deux, Grand Paris !’ Réflexions sur l’urbanisme littéraire initié et désenchanté d’Aurélien Bellanger” et “Un imaginaire mobilitaire exaltant ? Regard sur le Grand Paris Express littéraire d’Aurélien Bellanger”.
- 2) Plus classiquement, nous nous permettons de renvoyer à nos travaux dont cette communication dérivait en ligne directe : *Histoire des transports et de la mobilité en Ile-de-France. Cadrage et guide de recherche XIII<sup>e</sup> colloque* – novembre 2012, Paris, septembre 2011. “Perspectives problématiques sur l’histoire des transports et de la mobilité en Ile-de-France”, Paris et Ile-de-France, Mémoires, tome 64, 2013, p. 7-14. De même, en relation directe avec l’espace géographique

concerné, rappelons notre contribution à la journée d'études : "Le Val-de-Marne de sa création à nos jours", du 14 novembre 2011 tenue Hôtel de Département, Créteil et notre intervention : "La modernisation des réseaux routiers grand-parisiens au cours des années 1960-1970 : anticiper les 'dimensions de l'avenir' "

- 3) L'inverse... ou autre chose, que nous pouvons tâcher ici de préciser, bien aidé par les fulgurances de la fiction. En ce sens, la récurrence du débat à chaque génération devrait peut-être rassurer. Cf. notre texte "Un autre Paris était-il possible ? La 'littérature urbaine' selon Philippe Le Guillou", *Metropolitiques.fr*, mis en ligne le 5 octobre 2015.
- 4) Nous reprenons les données diffusées par la Société du Grand Paris.
- 5) Sur le *storytelling* du Grand Paris Express, en cours d'élaboration communicationnelle et en voie de construction réelle, cf. le "News Express, le fil d'actualité de la Société du Grand Paris", *Grand Paris Développement*, *Objectif Grand Paris*, et *Le journal du Grand Paris*. <https://www.societedugrandparis.fr/projet>
- 6) CLIO 94, Colloque annuel des Sociétés savantes tenu dans le Pavillon des Archives avec le concours des Archives départementales du Val-de-Marne A partir de ce point, l'usage de la première personne a été maintenu pour des raisons de retranscription d'une intervention rendue oralement vivante par une soixante d'illustrations.
- 7) Mathieu FLONNEAU, "La gouvernance du Grand Paris mobile, quelques enseignements d'un siècle l'autre", *La Revue des Deux Mondes*, octobre-novembre 2011, p. 104-117.
- 8) Nous pourrions écrire et qualifier ces arbitrages de "pascalien" pour rendre hommage en passant à l'inventeur des carrosses à cinq sols !

# **L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LE SUD-EST PARISIEN DEPUIS LE XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE À TRAVERS LA CARTOGRAPHIE DYNAMIQUE**

Aborder l'histoire des transports dans le sud-est parisien par le biais de la cartographie dynamique est le pari lancé par le Conseil départemental du Val-de-Marne avec l'application "*Transmobil-hist*"<sup>1</sup>. Fruit d'une collaboration entre plusieurs services et directions du Conseil départemental du Val-de-Marne (le service de l'Information géographique et cartographique pour la vectorisation et le traitement des données ; la direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements pour leur collecte de données et l'aspect rédactionnel de l'application ; la direction des Archives départementales du Val-de-Marne pour la numérisation des documents iconographiques et audiovisuels), *Transmobil-hist* a été pensé et conçu dans le cadre de l'exposition 2016-2017 des Archives départementales : "*Transports et Mobilité dans le Val-de-Marne du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*".

Montrer l'évolution du réseau de transport dans le Val-de-Marne par la cartographie et ainsi offrir aux amateurs d'histoire locale comme aux chercheurs une approche complémentaire à la lecture linéaire par les textes et l'image figée est à l'origine du projet. Si la représentation cartographique et l'usage de la géographie en histoire, et en particulier en histoire urbaine, est une pratique largement admise, l'utilisation du système d'information géographique (SIG) permettant d'associer bases de données et approche spatiale, elle, l'est beaucoup moins<sup>2</sup>. En faisant ce choix nous avons pu, par la combinaison de données complémentaires, établir une analyse spatiale des transports et de la mobilité dans le Val-de-Marne sur une période relativement longue. L'originalité de notre approche est d'avoir développé cette méthode dans une application de cartographie dynamique diffusable sur le web<sup>3</sup>. À l'opposé des cartes statiques, les cartes ont un contenu dynamique variant au gré des manipulations de l'utilisateur.

Afin de monter toutes les facettes et avantages d'une telle application, nous verrons dans un premier temps la façon dont celle-ci a été construite (quelles données, quels traitements, quelle histoire ?), puis, dans un second temps, nous reviendrons sur les fonctionnalités et les entrées proposées.

## **I. QUELLES DONNÉES, QUELS TRAITEMENTS, QUELLE HISTOIRE DE LA MOBILITÉ ?**

La période de conception et de réalisation relativement courte (deux mois) a

conduit à circonscrire le champ d'investigation. La réflexion s'est donc portée sur l'interdépendance du phénomène étudié, la mobilité, avec un autre phénomène, l'urbanisation. Une fois cet axe déterminé, des données cartographiques, historiques, iconographiques et audiovisuelles ont été sélectionnées sur cinq grandes périodes : XVIII<sup>e</sup> siècle, XIX<sup>e</sup> siècle, XX<sup>e</sup> siècle (1900-1950), XX<sup>e</sup> siècle (1950-1990), XXI<sup>e</sup> siècle.

À ces 5 périodes qui s'arrêtent donc aux réseaux de transport existant au moment du lancement de l'application, le choix a été fait de rajouter une ouverture vers l'avenir en proposant aux utilisateurs de visualiser le tracé de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE). Ce choix se justifie pour deux raisons : le caractère structurant de la ligne pour le Val-de-Marne et la banlieue (dans le sens où elle facilite les déplacements de banlieue à banlieue) et l'aspect définitif de son tracé<sup>4</sup>. À contrario, ont volontairement été écartés les tracés futurs susceptibles de modifications et n'ayant pas encore fait l'objet d'enquête d'utilité publique (le téléphérique "Câble A Téléal" par exemple).

Parallèlement cinq fonds de cartes ont été choisis pour permettre à l'utilisateur de se situer dans l'espace et dans un contexte géographique : Abbé de la Grive, 1740 ; Carte d'Etat-Major 1865 ; Orthophotoplan IGN, prise de vue 1965 ; Orthophotoplan IGN, prise de vue Orthophotoplan 1981 ; IGN, prise de vue 2014.

Sept types de données correspondant aux modes de transports existants entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et nos jours ont été traités (réseau fluvial, voies ferrées, Métro et RER, tramway, réseau de bus, réseau routier, itinéraires cyclables), auxquels a été rajoutée une donnée permettant de mesurer l'évolution de l'extension urbaine (tâche urbaine) à partir du MOS (mode d'occupation du sol)<sup>5</sup>.

Sur chacune des grandes périodes déterminées, des dates clé permettant d'éclairer les évolutions les plus importantes pour chaque type de transports ont été repérées. Des tendances générales – et non pas l'état général du réseau à une date donnée pour chaque période – se sont dégagées de toutes les périodes. Ce choix a permis d'éviter plusieurs écueils. Une présentation de l'ensemble des modes de transports à une date unique pour chaque période aurait impliqué, pour des modes de transports dont la durée de vie a été très limitée dans le temps, à l'instar du trolleybus, une absence de représentation cartographique. À contrario, la méthode choisie a permis de faire apparaître l'unique ligne de trolleybus présente sur le territoire pour la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle et les deux lignes apparues brièvement au début de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Si nous avions pris pour représenter le trolleybus les mêmes dates que pour les lignes de bus ou le RER sur la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, on aurait pu conclure à l'absence de ce mode de transport durant la période alors que deux lignes ont été créées après 1950, puis ont disparu dans les années 1960. De la même manière, pour le réseau Métro-RER nous avons pris les données à la fin de la période

1900-1950 de manière à visualiser tous les prolongements du métropolitain en banlieue depuis les années 1930. Pour mesurer l'écart et l'intensification du réseau entre cette période et la suivante nous avons pris en référence la fin des années 1980.

Ce parti-pris sur le choix des données et leur traitement a impliqué une connaissance approfondie des dates de création, disparition et modification des tracées pour chaque période et chaque mode de transports. C'est précisément, sur ces processus et phénomènes historiques que l'utilisation de la cartographie dynamique nous a semblé intéressante mais nous a aussi poussé à compléter notre approche tendancielle. Pour permettre aux utilisateurs d'aller plus loin qu'une lecture cartographique brute, ont donc été réunies sous la forme de points d'information historique, des notices explicatives (parfois accompagnées d'un visuel ou d'une vidéo issue des fonds d'archives) permettant notamment de comprendre ces processus.

## II. PRÉSENTATION DE L'APPLICATION

### A. Les fonctionnalités de base

La navigation simple et intuitive permet à l'utilisateur :

- d'afficher les données (par l'entrée thématique ou chronologique),
- de modifier le fond cartographique,
- de rechercher un point d'information historique,
- de visualiser les photos ou les vidéos associées aux points d'information historique.



1. Introduction de l'application : cliquez sur le bouton  ou  pour faire apparaître ou disparaître le texte d'introduction.

2. Entrée par pictogrammes thématiques (l'extension urbaine et les différents modes de transports) 

3. Barre de recherche : recherchez une commune ou un point d'information historique en tapant les premières lettres et le moteur vous proposera les réponses possibles. En cliquant sur le bouton  de la barre vous pouvez choisir de n'effectuer une recherche que sur l'une ou l'autre des possibilités.

4. Fonds de cartes : cliquez sur une des vignettes ou déplacez-vous à l'aide du curseur bleu pour choisir le fond de carte adapté à la période sur laquelle vous souhaitez effectuer votre recherche (XIII<sup>e</sup> siècle, XIX<sup>e</sup> siècle, ...) 

5. Bouton de recherche et d'utilisation avancée. De haut en bas :

- Zoom avant ou arrière sur la carte 

- revenir à l'écran d'accueil 

- afficher les thématiques par période 



- imprimer la carte qui s'affiche à l'écran 

- utiliser le « street view » pour circuler virtuellement sur le point choisi 

- partager l'application 

6. Lien vers la page Facebook des Archives départementales du Val-de-Marne.

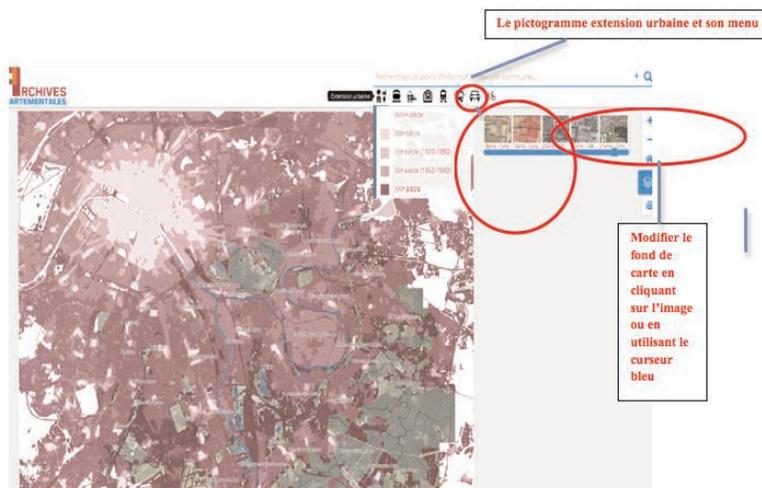
7. Lien vers la chaîne Vimeo « Transmobil-hist » des Archives départementales du Val-de-Marne.

8. Barre d'aide, crédits, sources et contact.

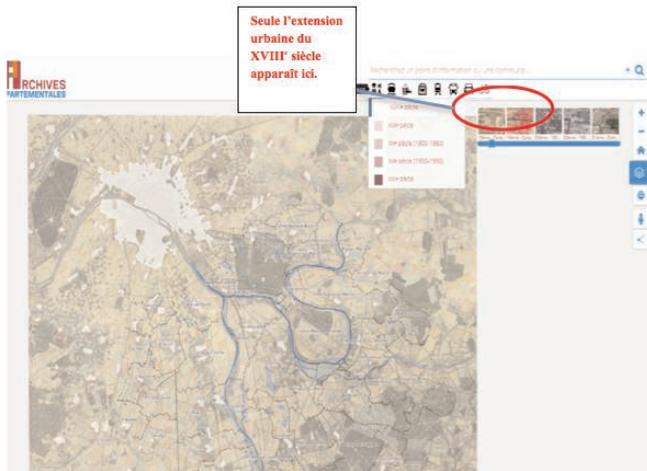
9. Déplacement dans la carte : Placez votre curseur  sur la carte et cliquez sur la gauche de votre souris pour la déplacer.

## A. L'entrée thématique

Vous pouvez choisir d'afficher l'évolution des espaces urbains du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours en cliquant sur le pictogramme associé  ou de faire apparaître un réseau de transports . Le menu qui s'affiche sous le pictogramme vous donne l'ensemble des périodes disponibles pour visualiser l'extension urbaine ou le réseau sélectionné. Vous pouvez sélectionner ou désélectionner l'époque que vous souhaitez voir apparaître ou disparaître de l'écran en cliquant directement dessus. Un liseré bleu vous indique les éléments qui sont pris en compte à l'intérieur du pictogramme. Pour tout désélectionner recliquez sur le pictogramme. Les périodes sont différenciées par une teinte de couleur. Vous pouvez faire apparaître et disparaître les lignes par époque. Des points d'information historique apparaissent également dans chaque thématique. Vous pouvez comme pour le reste les décocher. Lorsqu'ils sont sélectionnés dans votre menu, ils se matérialisent à la fois sur la carte et dans la fenêtre à gauche de votre écran par l'icône . Pour visualiser le contenu de ces points cliquez dessus par une deux entrées. Le point que vous avez sélectionné apparaît alors dans la fenêtre de gauche avec un texte de présentation, et dans certains cas une image et un lien vers une vidéo. Vous pouvez également utiliser le mode « street view » en cliquant sur l'icône  qui apparaît sur la carte. Cela vous permettra de découvrir l'endroit du point sélectionné à l'heure actuelle. Pour revenir à votre carte cliquez sur le bouton .



Evolution des espaces urbains du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours (fonds de carte XXI<sup>e</sup> siècle).

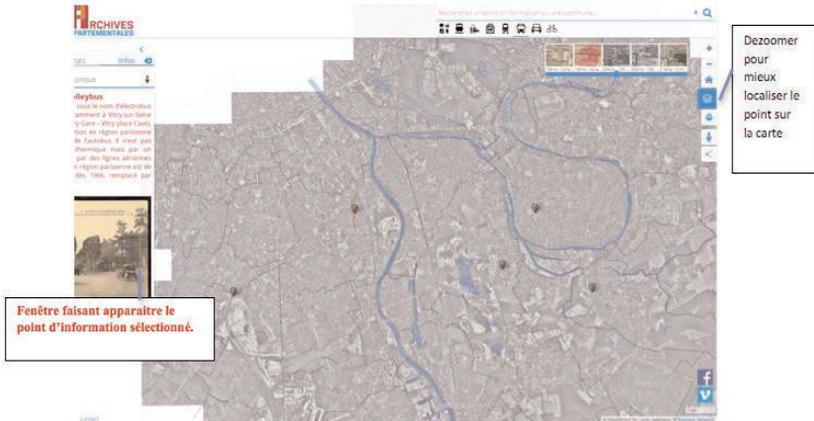


L'extension urbaine au XVIII<sup>e</sup> siècle (fond de carte XVIII<sup>e</sup> siècle).

Points d'information historique du réseau de bus



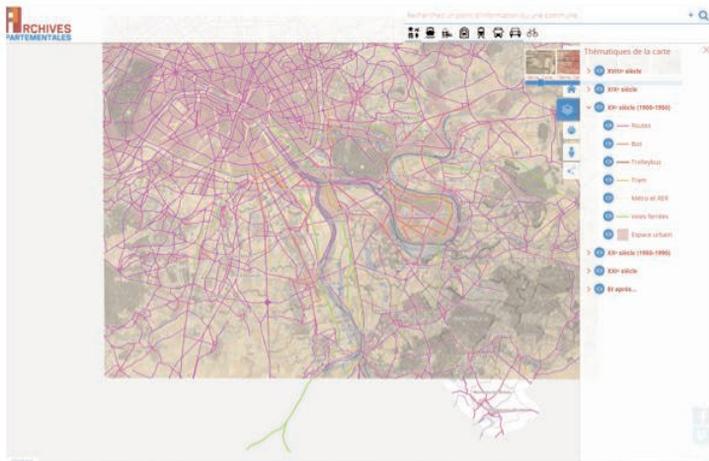
L'évolution du réseau de bus du XX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle avec les points d'information historique correspondant sur la gauche de l'écran.



Exemple d'un point d'information historique : mise en service du trolleybus.

### B. Utiliser l'entrée chronologique.

À partir du bouton  situé à droite de votre écran vous pouvez choisir d'afficher le réseau de transport existant par période chronologique. Cliquez sur les flèches  pour faire défiler les thématiques disponibles à l'intérieur de l'époque choisie. Placez-vous sur l'icône  et appuyer sur ctrl + clic gauche pour cocher ou décocher toutes les thématiques (mode de transport et espace urbain).



6. Etat des lieux des transports dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Si vous ne souhaitez voir que certaines thématiques à l'écran décochez le  du réseau que vous ne souhaitez pas voir apparaître :



Dans le cas ci-contre seul le tram est coché et apparaît à l'écran.  
Reclicquez sur le  d'une thématique pour la faire apparaître.

## CONCLUSION - LA CARTOGRAPHIE DYNAMIQUE : QUELS APPORTS, QUELLES PERSPECTIVES ?

L'analyse spatiale met en exergue des différences et montre que l'espace n'est pas isotrope mais qu'il est composé de multiples territoires résultant d'histoires variées. Elle permet de localiser des processus comme la mobilité, les décrire et les mesurer. De manière générale, il ressort de cette cartographie dynamique des transports sur le territoire du Val-de-Marne :

- Un réseau qui suit l'étalement urbain.
- La permanence d'une fracture entre l'ancienne Seine et l'ancienne Seine-et-Oise encore perceptible, visible à la fois dans la densité du réseau et dans le type de transport utilisé (plus on s'éloigne de la capitale et de l'ancienne Seine, plus le réseau est faible et les moyens de transports utilisés différents).
- La résurgence de certains modes de transports : les tramways, le transport fluvial...
- Un réseau tourné vers Paris mais un développement lent et progressif des liaisons transversales.

Cette application ayant été réalisée dans de brefs délais, un certain nombre de points qui mériteraient d'être traités ont été écartés : des informations supplémentaires sur les modes de transports et les infrastructures (infrastructures aéroportuaires et portuaires, gares de marchandises, parcs de stationnement, pôles multimodaux, échangeurs autoroutiers, stations Vélib' et Autolib', ponts, etc.), des informations complémentaires aux réseaux de transports pour compléter l'approche transport/extension urbaine (indicateurs économiques, indicateurs démographiques, indicateurs sur le trafic, indicateurs sur la pollution sonores et

atmosphériques, etc.). On pourrait imaginer bien d'autres sujets car la cartographie dynamique web à l'avantage de cela : elle est facilement évolutive.

### **STÉPHANIE GUILLAUMIN**

Responsable de l'architecture du Système d'Information Géographique du Conseil départemental du Val-de-Marne

### **JULIA MORO**

Responsable des archives de la direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements du Conseil départemental du Val-de-Marne ; doctorante en histoire contemporaine à l'Université Paris-Est Créteil.

## **NOTES**

- 1) L'application est consultable à partir du site internet des Archives départementales du Val-de-Marne, rubrique "Histoire et Patrimoine - Transports et mobilité" : <http://transmobil-hist.valdemarne.fr//index.html>
- 2) On retiendra tout de même le travail remarquable de Maurice Garden et Jean-Luc Pinol, *Atlas des Parisiens de la Révolution à nos jours*, Paris, Parigramme, 2009, 288 pages.
- 3) Jean-Luc Pinol, "Les atouts des systèmes d'informations géographique" – (SIG) pour "faire l'histoire" (urbaine), *Histoire urbaine*, 2009/3, n°26, pages 139-158.
- 4) <https://vimeo.com/channels/transmobilhist/92122901> ;  
<https://www.societedugrandparis.fr/presentation-ligne-15/ligne-15>
- 5) Données cartographiques de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, occupation du sol et réseau routier :  
<http://www.iau-idf.fr/liou-et-vous/cartes-donnees/open-data/donnees.html>
- 6) Jean-Luc Arnaud, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, 2008, Marseille, Éditions Parenthèses/MMSH, coll. "Parcours méditerranéens", 240 p.

## **À CHEVAL OU EN ATTELAGE, DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS DES SUCYCIENS**

Comme en témoigne son titre, cette intervention au dernier colloque de CLIO 94 concernait non seulement les transports locaux à Sucy mais aussi les déplacements réalisés par des Sucyciens dans la France entière.

Les constatations auxquelles a abouti sa préparation auraient pu être les mêmes pour la plupart des autres communes du Val-de-Marne. Une spécificité cependant, Sucy regroupait sur son territoire six châteaux<sup>1</sup> disposant jadis de remises, d'écuries, de voitures et, bien sûr, de nombreux chevaux. Les noms de leurs propriétaires sont donc souvent mentionnés dans ce compte-rendu. Au total châtelains, agriculteurs, commerçants, artisans et particuliers possédaient à Sucy 132 chevaux en 1827<sup>2</sup> (enquête menée par le capitaine Félix de Sucy d'Auteuil pour le Ministère de la guerre.)

### **EN PRÉAMBULE QUELQUES GÉNÉRALITÉS**

#### *DES VOYAGES INTERMINABLES ET ÉREINTANTS*

Vous savez sans doute que la vitesse maximale des véhicules hippomobiles n'atteignait que 8 ou 10 km. à l'heure; même organisés par les pouvoirs publics, les déplacements s'éternisaient. En 1795 Pierre Bénézech, châtelain sucycien du Petit-Val et ministre de l'Intérieur du Directoire, fut chargé de préparer minutieusement le départ de Madame Royale, fille de Louis XVI, enfin relâchée par la République. Elle mit six jours pour parvenir en Alsace, où l'attendaient les Autrichiens !

Ajoutons que durant les mauvaises saisons, l'état des routes était parfois lamentable. Exemple briard, les habitants de Coulommiers se plaignaient : "Le chemin de Paris est tellement boueux que les voitures entrent jusqu'aux essieux et les chevaux jusqu'au ventre. Il faut les sortir à l'aide de cordes et de vérins."<sup>3</sup> La Fontaine n'exagérait en rien lorsqu'il évoquait dans ses fables "Le coche et la mouche" ou "Le charretier embourbé".

#### *DES VOYAGES RISQUÉS*

On déplorait parfois dans les campagnes et dans les forêts des attaques de diligences. Rappelons, toujours en Brie, l'affaire controversée du courrier de Lyon...La gravure qui illustre ces lignes est ainsi légendée : "Les infâmes voleurs possédés d'une cruelle envie, d'oster aux voyageurs et les biens et la vie". Rien dans ces faits qui ait pu vous surprendre, mais ce qui est moins connu, c'est le grand nombre d'accidents qui survenaient sur les routes. En 1827 quatre

mille diligences ont versé, tuant plus de mille voyageurs ! N'oublions pas la vitesse réduite des véhicules déjà évoquée et la fréquence des parcours bien moindre qu'aujourd'hui.

### *DES DÉPLACEMENTS SOUS CONTRÔLE*

Tout voyageur qui parcourt la France se devait de posséder un passeport intérieur officiellement délivré à son départ. Il était obligé en cours de route de le produire sur demande des autorités civiles ou militaires<sup>4</sup>. Beaucoup de passeports sucyciens sont déposés aux archives municipales, tel celui du comte Ginoux de Fermon, copropriétaire avec son frère du château de Sucs en 1872.

## **JADIS LE CAVALIER ET SA MONTURE**

Abordons maintenant les différents types de déplacements équins en commençant par le plus simple : le cavalier chevauchant sa monture. Si l'on désire voyager seul et rapidement, le cheval était un peu l'équivalent de nos vélos ou scooters ! Bien sûr beaucoup n'en possédaient pas, mais on pouvait aussi en emprunter ou en louer...

### *AUX ORIGINES DE L'ÉQUITATION*

Contemplez cette belle photo de Ludovic Halévy à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le librettiste fameux d'Offenbach et de Bizet était propriétaire du château de la Haute Maison à Sucs. Il est parfaitement équipé sur son fringant coursier.

Ce n'était pas le cas des cavaliers antiques qui ne disposaient ni de selles, ni d'étriers et dont les chevaux n'étaient pas ferrés. Ce furent les peuples des steppes asiatiques qui réalisèrent peu à peu ces progrès et les transmirent en Occident, notamment suite aux grandes invasions. Nous ne disposons d'aucun document concernant le passé équin de Sucs durant ces périodes reculées ni même au Moyen Age.

La première mention locale concernant les montures date de 1632 et figure sur une plaque apposée en l'église de Sucs<sup>5</sup>. Elle signale que Gabriel Tourneur est "maréchal des logis du roi et embleur de ses haquenez". Les haquenées étaient généralement de douces juments montées par les dames. Pour que leurs progressions soient encore plus paisibles, on leur apprenait l'allure d'amble, c'est-à-dire à lever ensemble les deux jambes du même côté (comme le font naturellement les chameaux et les girafes).

### *LES DÉPLACEMENTS DU CAVALIER*

Les petits trajets entre Sucs et Paris étaient fréquents et correspondaient à une chevauchée (comparable à la distance séparant deux relais de poste). Par exemple au XVIII<sup>e</sup> siècle, Berlize, intendant du baron d'Holbach, portait depuis Sucs le courrier du château du Grand-Val dans la capitale. Parmi cette corres-

pondance, les nombreuses lettres adressées par Diderot à son amie Sophie Vollant, et au retour, les réponses de celle-ci.

Les voyages prolongés exigeaient des cavaliers expérimentés, des bêtes très résistantes (pas forcément les plus esthétiques, notamment des roussins) et un comportement adapté : “Qui veut voyager loin ménage sa monture”. Un exemple sucycien : Catherine de la Guette, excellente cavalière, qui au galop “jetait la poudre aux yeux des autres cavaliers” (c’est-à-dire la poussière du chemin après son passage). En 1653 Anne d’Autriche demanda à Catherine de se rendre à Bordeaux où son mari demeurait parmi les derniers frondeurs aux ordres de Condé. Un voyage de 800 kilomètres, à l’époque 200 lieues. Objectif prévu de notre aventurière : ramener son mari et son fils, mais elle devait certainement avoir d’autres directives, par exemple susciter des défections et, peut-être jeter la zizanie parmi les rebelles. Après une première partie de parcours tranquille en carrosse jusqu’à Poitiers, elle a dû louer de mauvaises montures, qu’elle appelle des “mazettes”, et faire à cheval les 400 kilomètres restants ! Elle traversa les deux armées (la royale et la frondeuse) à ses risques et périls et parvint à Bordeaux où elle réussit son entreprise.

Puisque nous évoquons les conflits, il faut savoir que beaucoup de Sucyciens servirent dans la cavalerie. Jean de la Guette (époux de Catherine) commandait une compagnie de chevaux légers. Jean Baptiste Lalive de Sucy, propriétaire du château de Sucy au XVIII<sup>e</sup> siècle, était lieutenant de grenadiers à cheval. Charles Marius Thiry d’Holbach, fils du baron, était capitaine des dragons. Le marquis Armand Ducroc de Chabannes, propriétaire du château Montaleau en 1844, colonel d’un régiment de hussards.

Avec la conscription, nombre de jeunes roturiers furent aussi incorporés dans la cavalerie, notamment s’ils avaient côtoyé le monde équin (agriculteurs, charretiers, cochers). N’oublions pas qu’en 1914 quatre-vingts régiments de cavalerie existaient encore !

### *LOISIRS ET SPORTS HIPPIQUES*

Autres activités cavalières beaucoup moins dangereuses que les travaux guerriers pour les hommes comme pour les montures, les sports équestres. Parmi ceux-ci la chasse de grande et petite vénerie. Malgré l’opulence de certains châtelains, aucune trace de meute ou de piqueurs d’équipage à Sucy. En revanche, ceux-ci étaient parfois invités à ces activités cynégétiques par les propriétaires de Grosbois, telle Catherine de la Guette qui aimait “courir le cerf...une de mes passions dominantes” avouait-elle.

Autre jeune femme férue de chevaux, lady Valery Bruce-Meux, propriétaire du château de Sucy de 1900 à 1910. C’était aussi une excellente cavalière mais qui fut surtout la première Anglaise à posséder une écurie de course. Son crack Nolodiosky (que les Londoniens appelaient Bottle of Whisky) gagna le derby en 1901 et fut second au Saint-Léger.

## VOYAGER EN ÉQUIPAGE

### *LA LENTE AMÉLIORATION DES ATTELAGES*

Chacun sait que jusqu'à la fin du XI<sup>e</sup> siècle la traction des véhicules par les chevaux s'effectuait grâce à une sangle de gorge prenant appui sur la trachée artère, d'où suffocation. Le collier d'épaules reposant sur les omoplates fut un progrès considérable.

Autre rappel d'un défaut moins connu : les quatre roues des voitures étaient fixes et parallèles à la caisse, d'où une grande difficulté à négocier les tournants, ce qui épuisait les chevaux. C'est au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle que fut créé le train-avant pivotant qui éliminait enfin cet inconvénient<sup>6</sup>. A la même époque on réalisa "l'embattage", c'est-à-dire le cerclage de la roue par le charron avec un bandage de fer chauffé au rouge. C'est ainsi durant le XVI<sup>e</sup> siècle qu'on améliora beaucoup la suspension des véhicules grâce à des lames métalliques flexibles et recourbées.

### *LES DÉPLACEMENTS LOCAUX EN ÉQUIPAGE*

Des Sucy-ciens nantis, souvent propriétaires de châteaux, possédaient leurs propres voitures qui assuraient la liaison avec la capitale, notamment pour se rendre à leurs hôtels particuliers.

Prenons par exemple Charles Frédéric Moulton, possesseur du Petit-Val entre 1841 et 1881. Ce financier américain était sans doute le plus opulent des châtelains sucy-ciens, mais donnons la parole à sa bru Lillie Moulton : "Nos étables étaient bien garnies, il y a 11 chevaux (y compris le mien), 14 voitures, 3 cochers et un nombre infini de garçons d'étable. Mon cocher, un ancien zouave si renommés pour leur bravoure, a la frousse quand je lui demande de me conduire à Paris, car c'est moi qui conduis pendant les 12 miles. Je vais deux fois plus vite avec Medjé et Hilda, mes deux chevaux limousins".

On voit que Lillie Moulton, qui a publié ses Mémoires, était aussi une Sucy-cienne tout-à-fait résolue<sup>7</sup>. Les Sucy-ciens plus modestes qui désiraient se rendre dans la capitale pour affaires ou raisons familiales devaient utiliser des voitures d'entreprises privées assurant des services d'omnibus en banlieue. Leurs sièges étaient à Paris (à la Bastille ou boulevard Saint-Antoine) et elles desservaient des localités échelonnées près de la route de Troyes (future nationale 19) telles que Maisons-Alfort, Créteil, Bonneuil, Sucy et Boissy<sup>8</sup>. Un itinéraire différent était aussi utilisé, dont témoigne ce cliché exceptionnel pris en 1864 et intitulé "La voiture de Sucy sur le bac de Chennevières" (archives municipales de Saint-Maur). Venu depuis le boulevard Beaumarchais, ce véhicule traversait effectivement Saint-Maur, était dételé par prudence avant de traverser la Marne, puis réattelé à Chennevières près du château de l'Etape avant de gagner sa destination.

### *PUIS VINRENT LES TRAINS DE LA BASTILLE*

La mise en service du chemin de fer de la Bastille entraîna la disparition progressive des dessertes hippomobiles des villes reliées au réseau ferré. En revanche, à proximité de chaque gare, on trouvait souvent des voitures à cheval joignant des quartiers éloignés ou des communes voisines non traversées par le rail (services actuellement assurés par taxis, cars ou autobus). A Sucy, plusieurs modestes véhicules montaient voyageurs et bagages depuis la station jusqu'au centre-ville au sommet du coteau, telle la carriole du père Ruffin.

Parfois d'autres voitures en tous genres et beaucoup plus luxueuses attendaient les invités des châteaux au sortir du train, des phaétons, tilburys, landaus, breaks. Telle est ici représentée la calèche de Ludovic Halévy à laquelle est attelé Tom sous la surveillance du cocher François. Cet équipage pouvait aussi bien accueillir Edgar Degas, que Ferdinand Brunetière ou Jules Lemaître. Une sorte de patache locale conduite par Henri Auberger assurait aussi le transport des familles à la gare et leurs sorties dominicales.

### *UN CAS PARTICULIER, LA TRAVERSÉE HIPPOMOBILE DE PARIS*

Le Sucycien modeste qui arrivait à Paris en voiture de messagerie, ou plus tard par le train, devait recourir aux transports en commun s'il désirait traverser la capitale. Celle-ci était considérée comme "l'enfer des chevaux" et souvenons-nous de la description qu'au XVII<sup>e</sup> siècle Boileau faisait des "embarras de Paris". Bien sûr les percées d'Haussmann avaient amélioré la circulation mais la situation restait très difficile dans certains quartiers. Notre Sucycien pouvait prendre un fiacre, ancêtre des taxis : ils existaient depuis 1623. Il pouvait aussi monter dans un des omnibus, créés en 1828, et parcourant un itinéraire précis. Sur ce cliché datant de 1893, le célèbre "Madeleine - Bastille" à impériale appartenait à la Compagnie Générale des Omnibus. Il intéressait Sucy et toutes les autres villes du Val-de-Marne desservies par le chemin de fer de la Bastille : Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay, Nogent, Joinville, Saint-Maur, Champigny, La Varenne, Bonneuil et Boissy.

Le dernier progrès hippomobile fut le tramway à chevaux, confortable, silencieux et dont la force de traction fut multipliée par dix ; il fut utilisé jusqu'à Créteil. Les derniers chevaux assurant des transports en commun disparurent en 1913.

### *PARCOURIR LA FRANCE EN ÉQUIPAGE*

Les passeports déjà évoqués et déposés aux archives municipales montrent que de nombreux Sucyciens se déplaçaient en France et notamment les châtellains : les Ginoux se rendaient dans le Midi et en Vendée, les Moulton à leur villa de Dinard,,,

Deux voies principales se dirigeant vers la province ont toujours encadré Sucy : la route de Troyes et de Belfort, future nationale 19, et la route de Nancy et Strasbourg, future nationale 4 (autrefois beaucoup moins fréquentée).

Sur la nouvelle carte itinéraire des environs de Paris d'Auguste Logerot éditée en 1850, les relais de poste de ces deux voies sont indiqués :

- Nationale 19 : Maison-Alfort, Grosbois, Brie-Comte-Robert, Guignes, Nangis.

- Nationale 4 : Champigny, Ozoir-la-Ferrière, Fontenay-Trésigny,

Rappelons que le postillon et ses montures étaient attachés à un relais<sup>9</sup>. Par exemple le postillon de Brie-Comte-Robert y équipait une voiture de chevaux frais et bien ferrés puis la conduisait jusqu'au relais suivant (Guignes). Il revenait alors avec ses chevaux et sans véhicule (haut-le-pied) jusqu'à Brie. La même opération se reproduisait à chaque étape. Suivant les époques les Sucyciens purent utiliser le coche très lourd et peu maniable, la diligence plus légère et comportant trois classes, enfin la malle-poste plus rapide mais onéreuse.

## LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DE CHARGES

Suivant le poids et la nature des éléments à voiturer on utilisait des véhicules différents : charrettes, carrioles, tombereaux, gerbières, éfourceaux, fardiens. Les carrioles transportaient par exemple les marchandises de l'épicerie Quinot, place de la Gare ou le lait des nourrisseurs deux fois par jour. A Sucy les charrois importants concernaient grainetiers, déménageurs, agriculteurs ou le charbonnier Camille Blin dont on voit ici les trois chevaux devant leurs gerbières. Ils sont pourvus de cache-oreilles et d'épissières frontales pour les protéger des piqûres d'insectes. Les chevaux tirant de lourdes charges étaient tous français : perche-rons, flamands, cobs normands, traits comtois, postiers bretons, bourbonnais.

## LES ÉQUIPEMENTS ÉQUINS

Pour le bien-être de leurs nombreux chevaux et afin qu'ils rendent les meilleurs services, les fermes et châteaux sucyciens étaient équipés d'installations appropriées. Partout et même dans les hôtels de la ville, les voyageurs trouvaient des remises à voitures et des écuries. On disposait souvent d'auges extérieures et aussi d'un abreuvoir municipal où les bêtes pouvaient boire, et surtout délasser leurs jambes après le travail,

Que reste-t-il de ces aménagements ? Au fort de Sucy une auge et deux petites écuries prévues pour six montures avec des distributeurs à foin individuels. Une autre modeste écurie au château de la Haute-Maison, appelée la "maison du cheval" à cause de sa décoration. Un râtelier à foin dans le musée de Sucy (métairie du château). Surtout le "tournebride" du château de Grand-Val, celui-ci accueillait les équipages et la domesticité des invités.

## QUELQUES PROFESSIONNELS DU CHEVAL

### *AU PLUS PRÈS DE L'ANIMAL*

Cochers et postillons conduisaient les voitures des particuliers et des compagnies de transport. Excepté quelques brutes avinées, ces hommes étaient très soucieux de leurs bêtes, véritables compagnons de travail et qui représentaient aussi un capital. Après un déplacement ils prenaient soin de les bouchonner, étriller, abreuver et nourrir avant de se reposer. En 1850 la loi Gramont est promulguée pour protéger les chevaux. Les palefreniers (de palefroi, cheval de parade) étaient chargés des chevaux d'un château, d'une maison bourgeoise, d'un hôtel. Sur cette photo on retrouve Tom et François, à la fois cocher et palefrenier de Ludovic Halévy. Les charretiers, employés d'entreprises ou de fermes, avaient la charge des chevaux de trait. A l'époque révolutionnaire le château du Petit-Val comptait sept chevaux de trait et trois charretiers.

Sur cette vue prise en 1972 devant le clocher de Sucy, vous verrez Gaby, cheval d'Arsène Coat<sup>10</sup>. Le charretier à vélo qui l'emmène au pré à l'aide d'une simple longe est Joseph. L'excellent Gaby, nullement ombrageux, ne risquait pas de dévier de sa route. Joseph travailla 25 ans avec Gaby, il repose au cimetière de Sucy.

### *LES ARTISANS DU MONDE ÉQUIN*

Compte tenu de l'importance du cheptel équin de Sucy les artisans locaux concernés par ce secteur étaient bien représentés. Deux maréchaux-ferrants étaient établis au début du XX<sup>e</sup> siècle : Cabarrat (30 rue du Moutier) et surtout Maxime puis André Brandon (place de l'Église). Ajoutons que la forge-marécharerie Brandon a été offerte à la ville de Sucy par Pierre, fils d'André, et ensuite exposée au musée local. Le même Pierre expliquait qu'un ferrailleur sucycien Rivet, propriétaire d'un cheval lui disait: "Tes fers sont usés, va donc chez Brandon" et le brave bidet partait tout seul se faire ferrer. Surprenant, mais réputé authentique ! Le bourrelier sucycien Lebrun était établi 15 rue du Moutier. Il était réputé pour son savoir-faire. Enfin deux charrons avaient en charge les nombreux véhicules répartis sur le territoire communal : Grenier (rue de Boissy) et Tournon (rue de Brévannes).

## LES AUTRES ANIMAUX D'ATTELAGE

En 1827 on comptait 40 bœufs d'attelage à Sucy ; pourquoi une telle quantité ? Jean-Joseph Bernard, propriétaire du château du Petit-Val durant la Restauration, avait créé une exploitation de 70 hectares de betteraves et une sucrerie. Il avait alors remplacé sur ses terres les chevaux par des bœufs plus lents mais dociles et dont l'entretien coûtait moins cher. Son initiative fut imitée par d'autres exploitants agricoles.

Pour effectuer de petits charrois ou des promenades, les Sucy-ciens avaient souvent recours à des ânes et l'on possède de nombreuses photos où maître Aliboron tire vaillamment sa carriole. Sur l'une d'elles on voit Ludovic Halévy et Madeleine Bizet, la bru de l'auteur de Carmen, dans les sous-bois de la Haute-Maison. Sur une autre prise à la ferme Charpentière, les familles Balard et Lecourt s'apprêtaient à partir en balade.

Terminons avec deux attelages folkloriques...mais non sucy-ciens : une voiturette à chien et une charrette tirée par un bouc. Nous ne sommes pourtant pas loin de la réalité locale. Un habitant de Bonneuil se rendait parfois à la gare de Sucy avec sa voiturette à chien (témoignage d'André Bemelmans, entrepreneur). D'autre part une Sucy-cienne, Julia Mary, montait depuis une rue située à mi-coteau pour se rendre à son jardin à proximité du fort. Pour ce faire, installée à l'arrière d'une carriole entre les brancards, elle la poussait allègrement tandis qu'une belle chèvre la tirait à l'avant. Sa nièce, Claudette Mary, n'a malheureusement pas de cliché de cet attelage improvisé.

Pour les plus anciens des Sucy-ciens ce monde révolu confine avec les souvenirs d'enfance. On rencontre moins de chevaux aujourd'hui dans notre ville, il en existe cependant comme ceux du Poney Club de Sucy et ceux de l'Écurie du bois Notre-Dame, réunissant en forêt des montures de propriétaires.

N'oublions pas non plus la Brigade équestre de la police municipale de Sucy.

**BERNARD MEA**  
**SOCIÉTÉ HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE DE SUCY-EN-BRIE.**

## NOTES

- 1) Quatre de ces châteaux existent toujours et continuent à orner Sucy.
- 2) Soit plus d'un cheval pour dix habitants tous âges confondus.
- 3) Exemple déjà cité dans Clio 94 (1994) par R.Touvenin.
- 4) Louis XVI arrêté à Varennes, possédait un "vrai-faux" passeport qui ne lui fut d'aucune utilité.
- 5) Dans l'escalier donnant accès à la tribune.
- 6) La voiture dans laquelle Henri IV fut assassiné en 1610 ne possédait encore que quatre roues fixes. Le cocher ne put l'extraire d'un encombrement dont profita Ravaillac.
- 7) L. de Hegermann Lindenchrone (second nom de Lillie Moulton après son mariage, "In the courts of memory" (mémoires), New-York Garden City publishing Company 1925.
- 8) Consulter à ce propos Roger Guillemard, Boissy-Saint-Léger mon village, Saint-Georges-de-Luzençon, imprimerie Maury 1988.
- 9) Le relais de poste de Maisons-Alfort est étudié par Madeleine Jurgens dans CLIO 94 (1987) et à nouveau évoqué par Marcelle Aubert également dans CLIO 94 (notamment en 1994 et 2007).
- 10) La ferme d'Arsène Coat fut aussi la dernière exploitation agricole sucy-cienne. Elle cessa son activité en 2001.

## **TRANSPORTS PUBLICS SUR LA MARNE À MAISONS-ALFORT DEPUIS LE XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE**

Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> s., le développement des transports avec l'amélioration du réseau vicinal, ainsi que la construction d'une ligne de chemin de fer - le PLM - Paris-Lyon-Méditerranée (Marseille aujourd'hui), ouvre notre commune à l'industrie. La diversité et les prix "bon marché" des moyens de transport contribuent à l'implantation des employés et ouvriers qui, par le train, le tramway ou le bateau, gagnent facilement leurs lieux de travail. Pourtant des contraintes existent : l'attente, l'entassement, les longs délais de parcours mais... quel plaisir d'avoir son jardin et de "vivre à la campagne".

Un autre phénomène est également vrai, les industriels quittent Paris et créent des emplois dans notre ville, telles que nos grandes industries alimentaires ; les Parisiens viennent apprécier nos bords de Marne, nos guinguettes, nos restaurants et achètent des terrains. De nombreux récits le prouvent ainsi que certaines publicités.

En 1879, morcellement d'un vaste enclos à Alfort en bordure de Marne : c'est l'ancienne terre de la Ferme de Maisonville sur laquelle Léopold Renard, entrepreneur, crée une sorte de village à qui il donne son nom. Ce groupe d'habitations a été construit entre 1880 et 1889 pour l'Exposition Universelle de Paris, année de l'inauguration de la Tour Eiffel. Elles servent, à l'époque, de maisons-modèles, puis de villégiatures pour l'été. La propriété est divisée en 202 parcelles comportant 198 pavillons et chalets avec jardin, desservis par des allées privées. En 1931, l'architecte Henri Guyon donne le nom de son père Georges Guyon à un ensemble original qu'il construit à la place des anciens petits pavillons de la partie sud, au 45, avenue du Général-Leclerc. Les beaux petits pavillons de 1889 et leurs allées champêtres de la partie nord se dégradent, ne sont plus entretenus, et vers 1965, ils sont remplacés par des immeubles, quai Fernand-Saguet. Les lotissements commencés à Charenton-le-Pont, dès 1897, permettent là-aussi, de vivre au bord de la Marne, tout en travaillant à Paris.

Les moyens de transport à Maisons-Alfort ont, de tout temps, fait l'objet de l'attention soutenue de la municipalité, à l'écoute des demandes des habitants. Les extraits de délibérations du Conseil municipal, depuis les années 1800, spécifiques à tel ou tel système de locomotion en témoignent.

### **LES COCHES D'EAU - LES PASSEURS D'EAU ET LES BATEAUX**

Maisons-Alfort est située au confluent de la Seine et de la Marne. En 1845, le tracé de la voie ferrée du P.L.M. - Paris-Lyon-Méditerranée - coupe la plaine de

Maisons en deux parties inégales. Cette scission aboutit à la loi du 1er avril 1885 qui érige “en municipalité distincte la section d’Alfort-Ville, distraite de la commune de Maisons-Alfort”.

Les moyens de transport public par voie d’eau, rappelés ci-après, concernent ceux qui ont existé sur la Marne. Des “coches d’eau” remontent par la Marne jusqu’à Château-Thierry. Ces bateaux transportent, en moyenne, une centaine de passagers. Le voyage par eau est beaucoup moins fatigant et moins cher que par voie de terre. Par ailleurs, il permet d’emporter des ballots plus nombreux et plus encombrants que le “messenger” remet aux voyageurs, à l’arrivée.

Lecture de trois articles, extraits de deux documents, concernant notamment le public : “Arrêt du conseil d’état du roi Louis XVI, daté de juin 1777, portant règlement pour la navigation de la rivière de Marne. Le roi étant informé que les difficultés qu’éprouve la navigation sont très préjudiciables au commerce des provinces dont cette rivière forme les débouchés, ainsi qu’à la sûreté de l’approvisionnement de Paris et que la plus grande partie des obstacles qui troublent la navigation provient des entreprises illégitimes formées par les riverains et les navigateurs, Sa Majesté aurait reconnu la nécessité de réprimer les abus que la tolérance et l’impunité ne font qu’accroître et multiplier chaque jour, en rappelant les dispositions des Ordonnances rendues sur la navigation et en expliquant ses intentions sur la protection qu’Elle veut accorder au commerce et à l’exploitation des voitures publiques dont Elle a autorisé l’établissement sur les rivières et canaux navigables.

#### / Article V

Sa Majesté enjoint à tous propriétaires et fermiers des bacs établis sur lesdites rivières, de rendre les abords et chaussées desdits bacs, faciles et praticables pour la navigation et les passagers, d’entretenir leurs bacs et nacelles en bon état, de les pourvoir de gens habiles à la manœuvre et d’avoir toujours un tarif de leurs droits, affiché sur une plaque exposée à la vue du public. Où le service desdits bacs se ferait à corde tendue, Sa Majesté entend que ceux qui les exploitent livrent le passage aux coches, diligences et bateaux, sans leur faire éprouver le moindre retard ou empêchement, à peine d’en demeurer garants et responsables.

#### / Article X

Sa Majesté défend à tous Soldats, Cavaliers et Dragons de ses troupes, et autres de ses sujets, de causer aucun trouble ni scandale dans les coches, d’y entrer sans payer le prix fixé par le tarif desdites voitures et enjoint à tous voyageurs de s’y comporter avec décence et tranquillité, à tous pilotes, mariniers et autres employés sur lesdits coches d’observer la discipline et l’exactitude dans le service et la subordination envers leurs supérieurs, à peine de punition exemplaire. Sa Majesté autorise les contre-mâîtres commis à la conduite desdits coches,

lesquels seront tenus de prêter serment en justice, à l'effet de pouvoir dresser des procès-verbaux des contraventions.”

Second document :

“Proclamation du roi Louis XVI, datée d'avril 1791, pour le service des coches et voitures d'eau.

/ Article XII

Il est défendu de faire aucun tumulte ni bruit dans les coches, d'y jurer ou tenir des conversations malhonnêtes, d'y chanter des chansons obscènes, enfin d'y rien dire ou faire contraire à la décence, d'y jouer à aucuns jeux, de fumer dans les chambres des coches, ni sur le tillac, à cause du danger de feu. (Tillac : pont supérieur d'un bateau)”.

Par ailleurs, dans son texte sur Charenton-le-Pont, Max Ferré écrit : “Le coche d'eau était sans conteste un spectacle à ne pas négliger pour les flâneurs ou les riverains. Le long et étroit bateau à fond plat, de faible tirant d'eau, passait, lent, majestueux, désordonné et criard, tiré du halage par quatre solides perchons qu'un roulier conduisait placidement. Il fendait l'eau de son étrave, en remontant la Seine, puis la Marne et il mettait entre vingt-deux et vingt-quatre heures pour atteindre Château-Thierry... Quand apparaissait le pont de Charenton, le mousse piquait la cloche du bord d'une manière particulière. Les mariniers s'empressaient alors de démonter, d'abattre le mât, qu'ils remontaient une fois le pont passé. Ce qui n'allait jamais sans confusion à bord, sans joieuseté et retard !”

## “LES PASSEURS D'EAU”

Le 24 février 1873 : Le maire, François Bourguignon, soumet au Conseil un projet relatif à un passage d'eau sur la Marne au droit de la pointe aval de l'île de Charentonneau,

- Considérant qu'un passage d'eau pour relier Maisons-Alfort à Saint-Maurice et vice versa peut rendre de grands services aux habitants des deux localités ;

- que le sieur Guinard paraît présenté les garanties de moralité et de solvabilité désirables ;

après en avoir délibéré, le Conseil donne l'autorisation demandée.

Au début du siècle, de nombreux passeurs transbordent leurs passagers d'une rive à l'autre. Ils ont en principe, des barques vertes munies de petits drapeaux tricolores. On remarque, sur les cartes postales ou les photographies prises par des Maisonnais, des inscriptions visibles de loin sur les panneaux ou sur les murs d'un café, d'un restaurant ou d'une guinguette. Les promeneurs qui arrivent nombreux par le tramway, dès 1880, puis par bateau à vapeur à partir de 1915,

ont l’embarras du choix. On peut lire : appelez le passeur - seul passeur du bal de l’Ermitage ou des 7 Arbres - passage dans l’île - Louis, passeur à la Tourelle de Charentonneau. Un établissement a pour enseigne “à l’Auberge du Passeur”. Cette dernière reçoit très souvent l’écrivain Paul de Kock qui trace, sur l’une des tables, une peinture moqueuse de la vie des grisettes et des milieux bourgeois dans ses vaudevilles et ses romans.

Une Maisonnaise raconte : “Avant la construction du pont de Maisons, inauguré le 5 novembre 1911, pour aller à Joinville, à Saint-Maurice ou au bois de Vincennes, on traversait la Marne en barque, à l’aide d’un passeur. On attendait qu’il soit libre, autrement il fallait faire un grand détour par le pont de Charenton. Lorsqu’il n’avait pas de client, il accompagnait les baigneurs en eau profonde. Ceux-ci étaient vêtus d’un caleçon de bain entier, en coton... C’était drôle ! Que de souvenirs !”

## “LES BATEAUX À VAPEUR”

Quelques repères :

1803 : Première expérience de bateau à vapeur dans Paris, par Robert Fulton

1817 : Premier essai d’un service de bateaux à vapeur par Jouffroy d’Abbans

1825 : Premier service régulier de transport en commun par bateaux à vapeur, roues à aubes

1867 : Exploitation de bateaux à hélice

: Premiers services de banlieue par bateaux à vapeur de la “Compagnie des Bateaux - Omnibus” sur la ligne “Suresnes-Charenton”

1878 : Accord entre les deux compagnies existantes : “Compagnie des Bateaux-Omnibus” et “Compagnie des Hirondelles Parisiennes”

1882 : Création de la nouvelle “Compagnie des Bateaux-Express”

À Maisons-Alfort :

1912 - 1913 : Construction du barrage-écluse d’Alfort-Saint-Maurice

15 août 1915 : Inauguration de la station terminus à Alfort de la ligne exploitée par la “Compagnie des bateaux parisiens – Suresnes-Maisons-Alfort”

1917 : Première suppression des bateaux

1921 : Réorganisation du service et prise en charge par la “Société des Transports en Commun de la Région Parisienne”, la S.T.C.R.P.

4 août 1921 : Reprise de l’exploitation avec deux bateaux en service de “Maisons-Alfort - Louvre”

5 mai 1934 : Le Conseil Général de la Seine décide la suppression des transports fluviaux des voyageurs

1936-1937 : Reprise puis arrêt du trafic, par la “Société Nouvelle des Bateaux Parisiens”.

On a vu que les premiers services réguliers de transports en commun par bateaux à vapeur apparaissent vers 1825. La “Compagnie des Bateaux-Omnibus” effectue dès 1867 des services de banlieue de Suresnes à Charenton. L’arrêt est situé, en aval du pont de Charenton, sur la digue séparant la Marne et le canal (actuellement autoroute A 4). L’installation de cette desserte amène de nombreux Parisiens sur nos bords de Marne notamment les amateurs de joutes nautiques. Ils fréquentent nos restaurants, nos guinguettes, nos baignades et sont intéressés par l’achat de terrain et de maison. Pendant plusieurs années, les Maisonnais utilisent également les pontons situés à Alfortville et à Charenton, ce dernier arrêt étant également le terminus de la ligne.

Pour donner une idée de l’importance du trafic, alors que la population de Maisons-Alfort n’atteint pas 8.000 habitants, on enregistre au ponton d’Alfortville, le 14 juin 1885 : 5.590 voyageurs débarqués et 2.891 embarqués. Ce fut sans nul doute un bien agréable dimanche ! Des aménagements importants, évoqués dès 1899 font l’objet de la délibération du 27 juin 1912, présentée par le maire, Léon Champion :

*“Vu le projet présenté et dressé par le service de la navigation de la Marne, dans le but d’améliorer le raccordement avec le pont de Charenton, de l’élargissement du quai d’Alfort compris dans le projet de barrage-écluse d’Alfort-Saint-Maurice-, en ce moment en cours d’exécution et, d’aménager un port rive gauche en amont du pont de Charenton pour l’exploitation des bateaux parisiens,*

*- Considérant que ce travail est très intéressant pour la commune puisqu’il mettra à sa disposition 420 mètres carrés de promenade supplémentaire aux abords du pont de Charenton et apparaît comme le complément très heureux au point de vue esthétique du travail déjà entrepris par l’État,*

*- Le Conseil approuve le projet.”*

Le 31 mai 1913, un projet d’approfondissement du lit de la Marne entre la nouvelle écluse et le bief de Paris est accepté par le Conseil Municipal :

*“Considérant que la somme de 35.000 f. mise à la charge de la commune représente la dépense prévue pour le dragage supplémentaire nécessaire pour permettre le transfèrement de la tête de ligne des bateaux parisiens sur la rive gauche de la Marne, en amont du pont de Charenton, pour desservir la commune de Maisons-Alfort et permettre l’extension du service des “Bateaux Parisiens”, en amont du nouveau barrage-écluse, par simple transbordement des voyageurs ;*

*- que le transfert de la tête de ligne de ce service de transport en commun, le long du quai d’Alfort, est la seule solution permettant de desservir le tour de Marne par les bateaux parisiens ;*

*- que pour cette raison et étant donné la très grande affluence de voyageurs que ce moyen de transport commode et économique attirera dans le tour de*

*Marne, les services qu'il rendra aux communes riveraines, le travail projeté a un intérêt départemental indiscutable,*

*- et enfin, que dans ces conditions, le Conseil Général de la Seine ne peut se refuser à subventionner une œuvre aussi intéressante pour la banlieue Est de Paris, dans le but de doter cette dernière des avantages dont jouit depuis de longues années la banlieue Ouest."*

La construction du barrage-écluse d'Alfort-Saint-Maurice en 1912-1913 permet le prolongement de la ligne des "bateaux parisiens" de Charenton à Alfort. Le 15 août 1915, de très nombreux Maisonnais ont la satisfaction d'assister, depuis le quai d'Alfort (quai Fernand Saguet), à la cérémonie officielle de l'inauguration de la station "Maisons-Alfort", rive gauche. Ce débarcadère rend service à toute la population notamment à celle des quartiers d'Alfort et de Charentonneau en deçà du pont de Charenton ainsi qu'à tous les promeneurs du dimanche. Très vite, cinq pontons sont implantés à Alfort. Le trafic est intense. En contremarque du paiement, les passagers reçoivent un jeton de métal perforé qu'ils restituent au débarquement.

Malheureusement, cet agréable, pittoresque et économique moyen de locomotion subit le contrecoup de l'amélioration des transports par tramways et métropolitain. Par ailleurs, les conditions atmosphériques se répercutent non seulement sur le "remplissage" des bateaux, surtout le dimanche, mais aussi sur leur fonctionnement : presque chaque hiver, la navigation est interrompue pendant plusieurs jours parce que la Seine charrie des glaces, ou parce que les crues provoquent un courant dangereux pour la circulation sur l'eau ; dans les cas extrêmes, le tirant d'air n'est plus suffisant pour le passage sous les ponts.

Pendant la guerre de 1914-1918, afin de maintenir ce service, le Ministre de la guerre procède à la réquisition des bateaux pour le transport des ouvriers des usines de munitions, notamment à Boulogne-Billancourt. Toutefois, en 1917, le trafic devenu insignifiant, les bateaux parisiens sont supprimés. Louis Comby écrit : *"l'émoi soulevé en 1917, lors de la première suppression des bateaux témoigne par ailleurs du rôle important que jouait ce mode de transport. La population ouvrière de la banlieue sud-est de Paris utilisait généralement ce moyen de transport peu onéreux et très pratique..."*

Chaque bateau transportait un très grand nombre de voyageurs (4 ou 5 fois plus qu'un tramway) ce qui, matin et soir, au moment du départ et de la rentrée des ouvriers et employés habitant des communes de Maisons-Alfort, Alfortville, Charenton, Ivry et travaillant à Paris, supprimait les longues stations dans l'attente d'un tramway et les retards qui en résultaient le plus souvent. Dans la journée, les bateaux étaient encore utilisés de préférence à tout autre moyen de locomotion, surtout par les personnes qui avaient des paquets à transporter, des voitures d'enfants, des malles, des bicyclettes, des chiens, etc... et par les ouvrières travaillant chez elle pour les magasins de nouveautés de Paris, celles-ci

en effet pouvaient, pendant le trajet, terminer la confection qu'elles allaient livrer.

Dès l'interruption de ce service public, les maires des banlieues intéressées multiplient démarches et interventions, cependant que leurs amis politiques se chargent d'interpeller le Ministre des travaux publics pour obtenir la reprise du service des bateaux. La S.T.C.R.P. est chargée de reprendre l'exploitation du service le 4 août 1921, d'abord avec deux bateaux entre Maisons-Alfort et le Louvre, puis jusqu'à Auteuil et Suresnes, à mesure de la remise en état de la flottille rachetée à la "Compagnie des Bateaux Parisiens". Durant l'été, une vingtaine de bateaux sont à flot, la vitesse de croisière est de 15 km. A partir du 1er novembre, un service réduit assuré par 11 unités est établi afin de ne pas accentuer le déficit de la période d'hiver. De plus, en semaine, la ligne est scindée en deux tronçons : "Auteuil - Maisons-Alfort" et "Auteuil - Suresnes"

Louis Lagarrigue précise : *"La clientèle est différente de celle d'avant-guerre ; elle ne comporte plus qu'une faible proportion de travailleurs et est constituée presque essentiellement par des promeneurs. De ce fait, les recettes des bateaux varient avec les conditions atmosphériques. Dans ces conditions, aucun abaissement de tarif n'est susceptible de ramener aux bateaux les anciens usagers qui utilisent maintenant, en raison de leur fréquence et de leur rapidité, le métropolitain, les tramways et les autobus, considérablement développés le long de la Seine depuis 1913."*

La S.T.C.R.P. qui, seule maintenant, exploite le service de bateaux entre Suresnes et Maisons-Alfort édite un dépliant attractif à l'intention des usagers :

*"Le service des bateaux entre Suresnes et Maisons-Alfort constitue pour les Parisiens comme pour les étrangers de passage dans la capitale, le plus économique en même temps que le plus agréable des moyens de transports."* Suivent des indications sur la position des pontons, les sectionnements et les tarifs.

L'Exposition des Arts Décoratifs en 1925 marque pour la batellerie parisienne un regain d'intérêt de la part des visiteurs ainsi que des amateurs de nos bords de Marne qui achètent terrains et pavillons particulièrement à Charenton-le-Pont et qui fréquentent la plage ainsi que les autres baignades.

Malgré les bonnes volontés, les aménagements de tous ordres, les longues discussions pour tenter de conserver ce transport public par voie d'eau, la situation financière étant devenue catastrophique, le couperet tombe le 5 mai 1934 avec la décision, prise à regret par le Conseil Général de la Seine, de suppression du service des bateaux à vapeur, par la Compagnie.

Un espoir ! Un article paru dans la "Revue de la famille" du 1<sup>er</sup> juillet 1935, laisse entrevoir la reprise de l'exploitation par une compagnie privée qui va tenter d'instaurer non un mode de transport mais plutôt un mode de promenade. Mais, le 17 septembre 1936, le maire reçoit cette lettre du directeur commercial :

*“Nous avons satisfait à votre demande de fonctionnement les lundis, malheureusement le trafic a été presque nul et nous a coûté fort cher. Notre service de promenades prenant fin le 30 septembre courant, nous nous voyons dans la nécessité de ne faire le service de Maisons-Alfort que les dimanches 20 et 27 courant. Nous espérons que le trafic de 1937 sur Alfort sera plus intense que celui de 1936 qui a été désastreux et la petite subvention que vous avez bien voulu nous accorder est loin de compenser notre déficit sur cette ligne.*

*Veillez noter que malgré la grosse augmentation des salaires que nous avons subie du fait des nouvelles lois sociales, nous n’avons pas augmenté nos prix. Nous espérons que les commerçants de Maisons-Alfort comprendront les raisons impérieuses qui nous forcent à prendre cette mesure pour les douze derniers jours de notre service de promenade et vous prions d’agréer, Monsieur le Maire, l’assurance de nos sentiments très distingués.”*

En 1937, pour l’Exposition Universelle, quelques unités sont remises en service. En 1950, la première compagnie de services touristiques privée utilise d’anciennes unités restaurées et transformées puis un nouveau type de bateau, dénommé avec humour “Jean-Sébastien Mouche” dit en réalité “Bateau-Mouche”. Rappelons que cette appellation a pour origine le nom du premier chantier de bateaux à vapeur “Lyon-Mouche” situé près du confluent du Rhône et de la Saône à Lyon. Des anciens Maisonnais se plaisent à raconter qu’une cérémonie s’est déroulée en grande pompe pour célébrer l’illustre inventeur de ces bateaux : Jean-Sébastien Mouche. C’est une histoire vraie mais c’est aussi un canular !

Jean Bruel reprend la “Société des Bateaux-Mouches” en 1952. La flottille complètement délabrée ne compte plus qu’une seule unité qui a pour nom “L’Hirondelle”. Les millions pour entreprendre une campagne publicitaire lui font défaut. Jacques Franju explique dans un article comment cet “amiral de la flotte parisienne” relance son entreprise qui a pris depuis, l’essor que l’on connaît.

Une notice biographique de Jean-Sébastien Mouche inventée de toute pièce, illustrée par Maurice Henry est envoyée à tous les journaux parisiens. Un buste est acheté au marché aux puces et la date de l’inauguration fixée au 1<sup>er</sup> avril 1953. Le “Tout-Paris” est invité y compris des académiciens. à la date prévue, il y a foule devant l’embarcadère de l’ancienne société, port de Solférino à Paris. Les journalistes sont sceptiques mais ils font leur métier. Jean Bruel entraîne son monde devant un rideau de verres et on boit à la santé de Jean-Sébastien Mouche. La réception a lieu à bord de “l’Hirondelle” et les badauds s’attroupent sur le quai. Quelques touristes prennent des photos. On s’écarte pour laisser passer une section de sapeurs-pompiers bottés et casqués que Bruel dispose en haie sur la berge. Ils représentent la brigade fluviale, section de sauvetage. Et quand arrive la Fanfare de Charentonneau, de la ville de Maisons-Alfort, avec ses son-

neurs de trompe, on comprend que c'est du sérieux. La fanfare attaque une "chasse en ré" et les applaudissements crépitent : quatre matelots pénètrent sur le quai, portant à bras le buste du barbu du marché aux puces. Les photographes mitraillent Jean-Sébastien, et Romi prononce le discours inaugural. Il fait l'éloge du grand commis et tout le monde comprend ! Mais Bruel a gagné la partie. Le lendemain, tous les journaux français ont le barbu à la une. Les articles sont circonstanciés, les signataires s'étant fait gentiment les complices du canular sans tomber dans le panneau. En lançant, quelques années plus tard, le j-s. Mouche, une des plus belles unités de sa flotte, Bruel officialise la légende de Jean-Sébastien.

Qui soupçonnerait aujourd'hui qu'une mystification, dont plusieurs personnalités du "Tout-Paris" se rendirent complices, permît une réussite aussi spectaculaire ? Quel fabuleux "poisson d'Avril" ! mais c'est la fin des "Bateaux Parisiens" à Alfort, il faudra attendre juin 2008 pour accueillir la navette fluviale VOGUEO.

En effet, le STIF - Syndicat des Transports en île-de-France, propose "un service de transport en commun pour les déplacements quotidiens ou occasionnels" entre la capitale et le Sud-Est parisien, à titre expérimental pour une durée de deux ans. Aller travailler où se déplacer pour ses loisirs devient une réalité avec 5 escales dont 3 à Paris : Gare d'Austerlitz, Bibliothèque François Mitterrand (à l'aller), Parc de Bercy (au retour) et 2 dans le Val-de-Marne : Ivry-Pont Mandela et école Vétérinaire de Maisons-Alfort. A noter : le terminus de la ligne fluviale se trouve, comme en 1915, en contre-bas du quai Fernand Saguet, en amont du pont de Charenton. Pour effectuer le trajet en catamaran jusqu'à la Gare d'Austerlitz, 35 minutes sont nécessaires pour les Maisonnais. Les escales sont en correspondance avec les lignes de bus, de RER et de métro.

Le 28 juin 2008, le député-maire de Maisons-Alfort, Michel Herbillon, le président du Conseil Général, Christian Favier, ainsi que des élus du Val-de-Marne inaugurent, à Alfort, en avant-première, la navette fluviale VOGUEO. La cérémonie inaugurative se poursuit à l'escale "Bibliothèque François Mitterrand" avec le maire de Paris, Bertrand Delanoë et la marraine de l'opération, la comédienne Julie Depardieu. Ce nouveau transport en commun est une réussite. Un chiffre : 105.916 voyageurs ont embarqué entre le 28 juin 2008 et le 31 janvier 2009 soit près de 500 par jour.

Plusieurs demandes sont adressées au STIF pour obtenir une traversée de Paris, par exemple jusqu'à Suresnes, comme en 1915 (!) afin de desservir les grands magasins parisiens, des lieux touristiques mais aussi afin de se présenter comme une alternative crédible aux modes de transports habituels et obtenir ainsi une plus grande fréquentation.

Début janvier 2011 : incompréhension ! Le conseil du STIF annonce l'arrêt de la navette fluviale. Malgré l'opposition de plusieurs élus et de nombreux

voyageurs empruntant régulièrement cette navette, qui se sont mobilisés en faveur de son maintien, le conseil du STIF décide l'interruption de "VOGUEO" à compter du 5 juin 2011.

A quand la réouverture de l'escale d'Alfort sur la Marne ?

**MARCELLE AUBERT**  
**ASSOCIATION MAISONS-ALFORT MILLE ANS D'HISTOIRE**

Ce texte est réalisé à partir de quelques extraits de publications éditées par l'AMAH. Le lecteur pourra les consulter et se les procurer au Musée de Maisons-Alfort, Château de Réghat, 34, rue Victor-Hugo.  
Téléphone : 01.45.18.39.50.

## SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Archives départementales et municipales.

- Délibérations du Conseil municipal
- Bulletins municipaux officiels
- Comptes rendus de mandats
- Dossiers d'enquêtes

Collection personnelle.

Souvenirs et anecdotes aimablement communiqués par des Maisonnais que nous remercions vivement.

## ÉCRITS

- Ordonnances, arrêts, décrets royaux XVIII<sup>e</sup> siècle
- Revue de la famille, 1935
- L. Lagarrigue, Cent ans de transport en commun dans la Région Parisienne, 1956
- Journal "Seine-Marne", 1972
- Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la Région parisienne de 1855 à 1939, Collectif sous la direction de J. Payen, 1977
- J. Franju, Énigmes et mystifications de l'histoire : J.-S. Mouche, Historama, hors série n°47
- Maisons-Alfort Mille Ans d'Histoire, Association AMAH, Collectif, II (1986), Maury
- L. Comby, Au confluent des libertés : Alfortville, 1987
- M. Gaillard et Horvath, Histoire des transports parisiens de Blaise Pascal à nos jours, 1988
- M. Ferré, Charenton-le-Pont
- M. Aubert, Maisons-Alfort, "Les transports en commun par terre, rail et eau, AMAH n°4, 1994

Pour les renseignements communiqués, pour les prêts et dons de documents et photographies, nos remerciements à : MM. Chauvet, Crassin, Doré, Fassier, Gaudieux, Lambert, Lemouton, Mathé, Thomas ainsi qu'à Michèle Aubert pour les prises de vues et reproductions photographiques.

## **BRÈVE HISTOIRE DES TRANSPORTS À MANDRES**

Depuis que le village de Mandres existe, c'est-à-dire vers la fin du XI<sup>e</sup> siècle, le désamour d'avec les moyens de communication persiste. Situé dès l'origine à l'écart des grands routes, mais dans l'orbite de Paris, proche de Brie-Comte-Robert mais sans autre débouché, à peine relié à la vallée de l'Yerres, et cette rivière ne fut jamais un axe de transport fréquenté, Mandres est mal desservi par les moyens de transports. Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, malgré des efforts certains pour se raccorder; le réseau routier reste secondaire. Quand s'est implanté le chemin de fer, dans les années 1840-1860, Mandres a raté le train (si l'on peut dire).

Quand, après la Première guerre mondiale, le trafic a basculé vers le tout routier, les transports collectifs ne trouvèrent pas le chemin de la commune et les compagnies rechignèrent à mettre en service des lignes pratiques et sûres pour conduire vers Paris ou vers les gares de chemin de fer. Le R.E.R. n'a guère été plus bénéfique. Le développement urbain de la commune après 1980 n'apporta guère d'amélioration avant plusieurs lustres.

Cette situation, Mandres la partage avec les autres communes du rebord occidental de la Brie. Les deux axes de communication vers l'est (Provins, Troyes et la Champagne) ou le sud-est (Melun, Sens et la Bourgogne) ne traversent aucun des villages situés sur la rive droite de l'Yerres : Mandres, Villecresnes, Marolles-en-Brie, Santeny, Périgny-sur-Yerres (actuel Val-de-Marne) auxquels on peut ajouter Servon (Seine-et-Marne), Varennes-Jarcy. Ni aucune ligne de chemin de fer en activité. Et jusqu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle les transports en commun restaient rares. Ces communes ont longtemps hésité entre vocation rurale et intégration au réseau urbain.

### **AVANT LE TRAIN DE LA BASTILLE (JUSQUE VERS 1875)**

Les grands routes facilitent les déplacements, voyages, commerces et échanges en tous genres mais aussi les expéditions militaires et autres brigandages. Pour vivre heureux, vivons cachés dit le proverbe. Les communautés paysannes se sont écartées du devant de la scène. Les villages et hameaux, souvent installés dans des clairières, à proximité de points d'eau, sur des terrains suffisamment légers pour être travaillés avec des outils agricoles plus ou moins rudimentaires, ne sont pas pour autant coupés de toute vie sociale plus large.

#### ***Ruralité***

Les chemins relient aux communautés avoisinantes. À l'ouest et au nord, la

forêt limite les rapports, au sud l'Yerres ne fait pas barrière, mais isole la plaine qui borde la forêt de Sénart. Toutefois, les villages entretiennent des rapports suivis avec Brunoy, Yerres ou Brie-Comte-Robert. Un grand chemin joint d'ailleurs ces deux bourgades, structurant pendant plusieurs siècles le paysage.

À partir des XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, les communautés rurales sont stabilisées autour de chapelles et d'églises qui sont autant de centres de vie sociale. Les relations avec Paris et Brie-Comte-Robert apparaissent à la fois pour des raisons stratégiques et économiques. L'approvisionnement de Paris, alors la plus grande ville d'Europe, se nourrit sur les campagnes dans un rayon de 2 à 30 km pour les denrées rapidement périssables. Les charrois se font par voie terrestre principalement par charrettes et haquets (chariots pour tonneaux).

La rivière de l'Yerres assure un trafic peu important, même si son débit fut vraisemblablement supérieur à celui que nous lui connaissons. Elle fut surtout utilisée pour actionner les moulins. La farine produite repartait à dos d'âne sur les chemins que les céréales avaient suivis.

Les quantités transportées hors des territoires villageois étaient peu importantes en regard de la consommation vivrière. Les villages vivaient alors en semi autarcie et les besoins en transports restaient limités. Cette situation a perduré jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais avec l'extension de la grande culture et l'accroissement des besoins parisiens, les échanges se sont multipliés. On voit apparaître dans les villages au XVIII<sup>e</sup> siècle, les charretiers, fouaniers et autres et voituriers comme travailleurs indépendants. Ils deviennent parfois des intermédiaires indispensables, ce qui compense notre ignorance des volumes transportés.

### *1827 et la suite*

En 1827, le gouvernement ordonne le recensement des routes et chemins qui parcourent les communes. Il en prescrit l'entretien. Les documents établis à cette occasion figurent encore dans les archives de la plupart des communes. L'intérêt d'un tel inventaire, c'est de poser les bases d'un développement du réseau routier secondaire. En accroissant les communications, l'État escompte bien vivifier les échanges et le commerce, et donc développer l'économie. Le calcul s'est révélé exact. De fait, les communes qui ont consacré une large part de leur budget aux routes et chemins, ont connu une relative prospérité. Nous pouvons dater de cette époque la croissance des voies de communication.

Parallèlement les départements entreprennent d'ouvrir des chemins dits de grande communication. Ainsi, pour ce qui touche Mandres, sont ouverts entre 1825 et 1840, le chemin de grande communication de Noisy-le-Grand à Corbeil (route de Mandres CD 33), et le chemin de grande communication de Maisons-Alfort à Périgny (CD 94) et au-delà vers Brie-Comte-Robert, ville qui fut également reliée à Brunoy par le GC 54. Sous l'impulsion d'Hippolyte Cazeaux, maire de Mandres jusqu'en 1831, la municipalité se chargea d'aménager et ren-

forcer les chemins qui relient aux communes avoisinantes. Les successeurs de Cazeaux ont poursuivi cette politique, ce qui permit de développer le commerce mandrion. Mandres maintint cette position de centre commercial très actif jusque dans les années 1970.

### *Le chemin de fer*

Les transports en commun apparurent à la fin de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La révolution des chemins de fer ne toucha le sud-est parisien que vers 1849 quand fut ouverte la ligne de Paris à Dijon, un des tronçons de la future ligne dite PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). Pour les communes du plateau briard la gare la plus proche était à Brunoy. Plus au nord, la Compagnie des chemins de fer de l'Est (ou Compagnie de l'Est), à partir de 1845 obtint la concession de la ligne de Paris à Strasbourg et ouvrit le tronçon jusqu'à Meaux en 1849 également. La ligne de Gretz, plus proche (station à Pontault-Combault) n'ouvrit qu'en 1857.

Entre les deux, rien n'était prévu pour desservir Brie-Comte-Robert et le plateau briard. Certes, la ligne de la Bastille, inaugurée le 22 septembre 1859, en présence de l'empereur Napoléon III, s'en approchait. Mais elle s'arrêtait à La Varenne, en limite du département de la Seine. Les maires du plateau avaient beau pétitionner, sous la houlette du maire de Villecresnes, ils se heurtaient à la farouche opposition du prince de Wagram, grand propriétaire terrien qui entendait préserver son territoire de chasse. Pourtant, l'ouverture en fut obtenue après que Rouher, le grand ordonnateur du développement du chemin de fer en France sous le Second Empire, se fut installé au château de Cerçay. Sur son intervention, le prolongement en Seine-et-Oise et Seine-et-Marne, jusqu'à Verneuil-l'Étang, fut déclaré d'intérêt stratégique en 1868. Jamais un transport de troupe ou de matériel n'emprunta cette voie, achevée en 1892.

## **TRANSFERTS DE TRAFIC (1875-1970)**

En 1875, fut mise en service la ligne qui prolonge celle de la Bastille à Saint-Maur. Le trafic de marchandises resta sans vigueur, sauf pour le mythique train des roses. Mais les roses ne durent qu'un instant et le trafic de cette ligne mal-aimée fut transféré à la route après la Première guerre mondiale. La croissance urbaine (c'est-à-dire le déplacement des villes à la campagne) a encombré la route. Et les villages ne savaient plus guère s'ils appartenaient à la banlieue ou à l'espace rural, s'il fallait choisir les transports en commun ou décourager la circulation pour préserver la ruralité.

### *Le train des roses*

Le déclin de la voie de la Bastille remonte à ses origines. Ignorée dans le

schéma en toile d'araignée dessiné depuis Paris, la ligne Paris - La Varenne, concédée le 17 août 1853 à la Compagnie de Strasbourg devait relier Paris au bois de Vincennes et aux guinguettes des bords de Marne. Or, le train fut d'abord pensé pour l'industrie et le commerce, pas pour les relations sociales. Rares étaient les lignes destinées uniquement aux voyageurs.

Le trafic marchandises ne concernait guère cette ligne. Aucune activité ne soutenait le trafic et les quelques entreprises locales susceptibles de l'alimenter, utilisaient plus volontiers les gares du réseau PLM à Yerres, Brunoy ou Combs-la-Ville. Ainsi, mon arrière-grand-père, entrepreneur de maçonnerie à Mandres, faisait livrer ses matériaux à Brunoy. Aucune commune du plateau briard ne fut équipée d'une gare de marchandises en dépit de demandes maintes fois réitérées d'ouverture de gares de "petite vitesse". Même si Charles Mathieu, inspecteur de l'exploitation de la ligne qui habitait à Mandres, se montrait ouvert aux arguments des maires, toutes les demandes étaient rejetées en raison de l'insuffisance du trafic (un à deux wagons par jour et par gare dans la meilleure des hypothèses). Toutefois, en 1897, il fut accordé que des wagons de marchandises seraient attelés en queue du train de 18 heures pour transporter les mannes de roses destinées aux Halles. Ainsi naquit le train des roses, un exemplaire unique et destiné à le rester. Il disparut avec la guerre.

La rose fut d'abord cultivée en plein champ à partir de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, substituée à la vigne et aux vergers qui coloraient le paysage des coteaux de l'Yerres et du Réveillon. De Grisy-Suisnes, cette culture a essaimé vers les villages avoisinants : Coubert, Soignolles-en-Brie, Grégy-sur-Yerres, Evry-les-Châteaux, Brie-Comte-Robert, Combs-la-Ville, Varennes-Jarcy, Boussy-Saint-Antoine, Servon, Santeny, Marolles-en-Brie, Mandres, Périgny-sur-Yerres, Villecresnes. Dès 1860, les roses sont vendues aux Halles de Paris. En 1911, on estime le nombre de rosiers à plus de 12 millions de pieds sur une centaine d'hectares. Les rosieristes ont très souvent adopté des comportements individualistes qui leur coûtèrent des parts de marché. Et, les roses éphémères n'ont plus pris les trains qui, de toute façon, n'étaient pas faits pour les voyageurs.

### *Tout pour la route*

Après la grande guerre de 1914-1918, les rosieristes délaissèrent le train pour des transports en camion. Les transports Ardhouin, puis Motteau se firent une spécialité du ramassage des mannes de roses coupées pour les acheminer aux Halles. Ce service se maintint de 1919 jusqu'aux années 1970. La crise de l'énergie en 1973-1974 a porté un coup fatal à la culture sous serres et, par conséquent, au transport des roses.

Le trafic voyageur ne fut pas mieux encouragé. Inconfort des rames, horaires mal adaptés, gares mal reliées aux habitats, détournèrent la clientèle potentielle.

Aucun projet immobilier d'envergure ne venait attirer un trafic supplémentaire. Vers 1900, un lotissement dans les bois de la Grange, à côté de Grosbois, avait été projeté par Chaix (l'homme des indicateurs de chemins de fer), mais il avait échoué parce que le prince de Wagram exigeait de préserver la perspective, fort belle au demeurant, de son château. La Compagnie a cherché la rentabilité et le profit à court terme, sans autres visées économiques. En cherchant à desservir un maximum de points, elle a adopté un tracé tortueux qui diminue la vitesse commerciale des convois, elle a établi ses tarifs en fonction d'une clientèle unique (la pointe du dimanche), elle a limité constamment les investissements matériels, allant jusqu'à refuser le plan d'électrification. Encore en 1970, les trains étaient tractés par des locomotives à vapeur !

La ligne voyageurs fut fermée au début de l'année 1939, mais, du fait de la guerre, rouvrite en 1941. Elle fut définitivement fermée, au-delà de Boissy-Saint-Léger, en 1954. Les maires des communes du plateau briard protestèrent vivement ... et vainement. Dès 1938, elle avait été remplacée par un service d'autocars, concédé en 1938 à la société des cars Zélus (Brie-Comte-Robert). Les cars Zélus devinrent cars Briards, puis SETRA, et sont maintenant intégrés dans l'oligopole Transdev piloté par la Caisse des Dépôts et Consignations.

Longtemps, les conditions de transport y furent déplorables : de 1954 à 1980, le Conseil municipal consacra plusieurs heures à protester contre des durées de voyage excédant 1 heure (embouteillages depuis le pont de Charenton jusqu'au boulevard Morland), arrêts non respectés faute de places même debout, nombre de services quotidiens insuffisant, refus de tarifs hebdomadaires (jusqu'en 1962), et autres avanies que les chauffeurs imposaient parfois aux usagers. Le mécontentement suscita la création de deux associations de voyageurs, l'une animée par le maire de Villecresnes, l'autre par des opposants aux maires du plateau. En situation de quasi monopole, la compagnie de cars n'apporta que des améliorations marginales au service jusqu'à l'ouverture de la ligne du Réseau Express Régional (R.E.R. ligne A). L'argument de la compagnie restait identique à celui invoqué pour refuser l'ouverture de la ligne de chemin de fer : le trafic n'était pas rentable, il fallait que les communes missent la main à la poche, ce qui n'était pas leur priorité.

### ***Aller à Brunoy***

De fait, toute une partie des trajets vers Paris passait par la gare de Brunoy vers la gare de Lyon. Depuis l'ouverture de la gare, distante d'environ 3 km du centre de Mandres, desservie plus régulièrement, un flux notable de voyageurs s'y rendait. Dans un premier temps, les adeptes de la fin de semaine à la campagne, puis, à partir des années 1880-1890, des travailleurs vers Paris. La compagnie PLM gestionnaire de la ligne avait institué une navette jusqu'à Périgny, deux fois dans chaque sens, en 1881. Elle abandonna ce service en 1928. Un transporteur privé reprit la ligne et fit faillite.

La ligne fut maintenue par les cars Zélus, puis par les cars Briards sans jamais améliorer le service autrement qu'à la marge. La municipalité mandrionne protestait, la compagnie faisait la sourde oreille et les voyageurs subissaient. Certes, nombre de voyageurs utilisaient la bicyclette (expérience personnelle, j'étais bien jeune) ou le vélomoteur, puis la voiture (qu'il fut bientôt difficile de garer). Des services supplémentaires furent institués à partir de 1970. Mais il fallut attendre la reprise de concession par la STRAV (ex cars Baillergeau) pour bénéficier d'un service continu pendant la journée, renforcé aux heures de pointe dans les années 1991-1992, grâce à la mise en place d'une liaison circulaire qui desservait d'abord les urbanisations nouvelles d'Épinay-sous-Sénart et Boussy-Saint-Antoine.

## BANLIEUE OU CAMPAGNE

Le 12 décembre 1969, fut inauguré le premier tronçon du Réseau Express Régional (R.E.R.) Nation – Boissy-Saint-Léger. Le tracé suit très exactement celui de l'ancienne ligne de la Bastille de Vincennes à Boissy-Saint-Léger. Le cadencement et l'amplitude des services attirèrent très vite les voyageurs d'autant que les urbanisations nouvelles (hors Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Parisienne) commençaient à fleurir. Une autre histoire des transports commençait pour la région et notamment pour le plateau briard, quoique certaines bizarreries aient été maintenues (absence de gare routière, parkings insuffisants et, encore aujourd'hui 2016, la "frontière" de la Seine-et-Oise, puisque un train sur deux a pour terminus La Varenne-Chennevières aux heures de pointe).

Une réorganisation complète des services désormais assignés au terminus de Boissy-Saint-Léger se mit progressivement en place, alors que les maires du canton, confrontés à la grogne constante des usagers coincés par les embouteillages de la RN 19, réclamaient la desserte de Brie-Comte-Robert par autorail sur la voie de chemin de fer délaissée. Comme lors de la création de la ligne de la Bastille, les maires des communes du plateau demandèrent le prolongement jusqu'à Brie-Comte-Robert. Jamais, ils ne trouvèrent d'oreille attentive. Le même argument qu'un siècle plus tôt leur fut opposé : il leur revenait de financer les travaux. Les autorités ont préféré les investissements routiers destructeurs de paysages et jamais assez larges pour absorber tout le trafic. Les plans d'aménagement n'ont jamais intégré cette demande. Pire, la relation des communes avec Créteil, chef-lieu du département du Val-de-Marne créé en 1964, est pratiquement inexistante jusqu'à peu.

Il faut cependant reconnaître que les dites communes ont tenté de jouer sur les deux tableaux : ruralité et desserte urbaine. Par exemple, Mandres a demandé

de 1946 à 1954 d'être intégré en zone 1 de salaire, à l'égal de communes proches de Paris, allant jusqu'à prétendre que les activités agricoles y occupaient peu de place (plus de 25% de la population active à l'époque). Mais dans le même temps, elle sollicitait des subventions du ministère de l'Agriculture. Ultime contradiction, la construction de maisons et logements neufs suivait un rythme assez vif. Le chemin de fer n'a ni accompagné, ni provoqué le développement de la banlieue. L'extension urbaine s'est effectuée au coup par coup, selon la disponibilité de terrains (les lotissements) dont la distribution spatiale s'explique d'abord par le budget-temps des acheteurs finaux. Cependant, après 1970, les plus forts taux de croissance sont notés là où d'importants programmes immobiliers ont été lancés : à Boissy-Saint-Léger, terminus du R.E.R. et à Lésigny (la population est multipliée par 30 en l'espace de 15 ans), commune qui n'était desservie par aucun transport collectif.

Une hirondelle ne fait pas le printemps, ni le train la banlieue, aussi charmant soit-il. Le plateau briard n'est intégré à la banlieue qu'au prix d'un apport massif de constructions résidentielles sans activités nouvelles, ni moyens de transports adaptés. S'agissant d'un espace résiduel, les fonctions collectives sont délaissées qu'elles soient de transport ou de simple service (une commune de 6 000 habitants sans bureau de poste, deux communes sans relation directe avec le chef-lieu du département distant de 12 km). Comment apprécie-t-on le contenu réel du développement en ce cas ? Les schémas théoriques et les discours officiels (politico-administratifs) se trouvent en défaut à l'échelle d'une micro-région. L'histoire des transports est liée à l'histoire de l'aménagement de l'espace. Mais ceci est une autre histoire.

**JEAN-PIERRE NICOL**

## **LE CHEMIN DE FER PARIS-BASTILLE : DES PREMIERS PROJETS À LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE (1833-1859)**

### **LES PROJETS**

Entre 1833 et 1853, divers projets ont eu pour objet la création d'une ligne de chemin de fer de Paris vers Vincennes, puis vers Nogent, Saint-Maur voire au-delà. Quelques-uns seulement sont à peine évoqués dans nos histoires locales comme dans les histoires de la ligne Paris-Bastille publiées<sup>1</sup>.

Il a existé un "sommier des chemins de fer", qui répertoriait jour après jour tous les projets, courriers, rapports et dossiers qui arrivaient sur le bureau du directeur général des chemins de fer et des transports<sup>2</sup> au ministère des Travaux publics : de plusieurs dizaines à plusieurs centaines par mois pour l'ensemble de la France. Ce sommier a disparu. Heureusement, le marquis Laurent de Villedeuil, dans sa volumineuse bibliographie des chemins de fer parue en 1906, l'avait largement exploité<sup>3</sup>. On doit retrouver la plupart de ces projets dans l'énorme série F 14 des Archives nationales, où les projets des chemins de fer de l'Est occupent 145 cartons<sup>4</sup>.

On peut distinguer plusieurs phases. Sous Louis-Philippe, aucune vision globale. La chambre des députés est rebelle à toute organisation coordonnée et la France prend du retard dans la course ferroviaire. En 1842, une loi bâclée permet au gouvernement de créer des lignes, et même de les exploiter lui-même. Dans le même temps, l'abandon de l'exigence du passeport à l'intérieur du royaume va offrir la faculté de se mouvoir à volonté et le chemin de fer va être perçu comme un instrument de libération et de démocratisation du transport. On voit naître toutes sortes de projets, la plupart non viables, car pour réaliser une ligne de chemin de fer, il faut réunir trois conditions : une excellente équipe technique, dans un domaine où tout est à inventer, une solide assise financière, donc un ou plutôt plusieurs banquiers, et une volonté politique. Ainsi à l'ouest de Paris, toujours en avance sur l'est, la ligne de Saint-Germain est inaugurée en 1837 grâce au banquier Émile Pereire, celle de Versailles rive droite en 1839 grâce à James de Rothschild et Versailles rive gauche en 1840 avec le banquier Fould.

Si l'est de Paris est en retard, c'est parce que la population, la richesse et les besoins ne sont pas les mêmes. Les habitants doivent se contenter des transports hippomobiles qui, bien qu'ils se développent avec la démographie, ont les inconvénients d'une faible capacité, d'une certaine lenteur (vitesse moyenne 10 km/h, compris les arrêts), d'une grande irrégularité et d'un système de réservation très aléatoire en raison des priorités accordées aux fonctionnaires et aux notables<sup>5</sup>.

Un autre élément est qu'on n'envisage alors le chemin de fer de banlieue que pour les loisirs et le plaisir<sup>6</sup>, en aucun cas pour le travail : les "classes inférieures" n'avaient à leur disposition que les guinguettes de la banlieue, les Batignolles, Vincennes ou Bercy ; on peut désormais aller deux fois plus loin dans le même temps : les classes aisées peuvent louer des maisons de campagne plus éloignées tandis que "l'ouvrier qui voyait son horizon borné à quelques villages secs et sans ombre, peut pousser ses pérégrinations dominicales à Saint-Germain, à Versailles et bientôt à Corbeil", lit-on en 1839 dans le journal *Le Commerce*<sup>7</sup>.

Voyons, dans l'ordre chronologique, quels projets nous trouvons :

D'abord divers projets sans suite : en 1833, un député, Latour-Dumoulin, demande la concession de la route latérale de la barrière du Trône à Vincennes pour y établir un chemin de fer à vapeur<sup>8</sup> ; avec son fils, il proposera plus tard des solutions pour réduire les accidents de chemin de fer. En 1838, un sieur Daguet demande à être autorisé à étudier sur la route de Vincennes un chemin de fer à un rail dont il dit être l'inventeur : en fait, quatre ans plus tôt, ont eu lieu entre Saint-Mandé et Charenton des essais de chemin monorail avec rail central et galets d'équilibre roulant sur deux rails latéraux (ce qui faisait donc trois rails...). Puis Daguet renonce à sa demande au profit d'un chemin à un rail sur la contre-allée de la route de La Chapelle à Saint-Denis<sup>9</sup>. La même année, Bouchet et Cie présente un avant-projet pour un chemin de fer de Vaugirard à Vincennes, passant par Gentilly, Montrouge, Ivry, Maisons, Charenton<sup>10</sup>. Début 1839, ce sont les sieurs Saint-Preuve et Serayer qui demandent la concession d'un chemin de fer sur route entre la place de la Concorde et Neuilly et entre la barrière du Trône et Vincennes<sup>11</sup>.

Puis un projet plus sérieux :

## **1839 : LE PROJET LAFFITTE**

Charles Laffitte est le neveu du banquier Jacques Laffitte, qui avait joué un grand rôle au début du règne de Louis-Philippe. Le 29 septembre 1838, il demande à étudier trois chemins de fer pour la banlieue de Paris : Paris-Saint-Mandé à Vincennes ; Paris à Sceaux ; Paris à Auteuil. En février 1839, il remet cinq pièces et quatre rouleaux de plans relatifs aux lignes de Paris à Sceaux et de Paris à Saint-Maur. Le directeur général des chemins de fer note : "Je ne vois aucun inconvénient à accueillir la demande de M. Laffitte". L'enquête est ouverte au mois d'août sur le double projet de chemin de fer de la place de la Bastille à Saint-Mandé, Vincennes, Saint-Maur et Charenton, et de l'Observatoire à Bourglala-Reine et à Sceaux. Le rapport d'enquête est naturellement favorable, dit Villedeuil, à cette innovation propice aux intérêts de ceux qui étaient consultés<sup>12</sup>.

Un mémoire anonyme imprimé la même année, intitulé *Chemins de fer dans les environs de Paris. Mémoire à l'appui de l'avant-projet. Tarifs et produits des deux chemins de fer de Paris à Sceaux et à Saint-Maur*<sup>13</sup>, décrit manifestement ce projet. Il emploie pour la première fois, semble-t-il, l'expression "chemins de banlieue". Le chemin de fer de Paris à Saint-Maur, qui partait du faubourg Saint-Antoine, aurait eu trois branches : l'une traversant Vincennes et Saint-Mandé, et rejoignant la Seine à Bercy ; la seconde rejoignant Charenton et la troisième partant en direction de Saint-Maur à travers le bois de Vincennes, avec une traversée de l'esplanade en souterrain pour ne pas gêner les manœuvres de l'armée et les exercices de l'école de tir. Il y avait deux voies au départ et une seule ensuite. Le marquis de Villedeuil n'est pas tendre pour ce mémoire qu'il qualifie d' "étude sans conséquence et sans portée qui paraît l'œuvre d'un voiturin amateur", ajoutant "la ligne de Vincennes, avec cet itinéraire, eût été difficile à réaliser, tandis qu'en côtoyant la route, on y arrivait tout plattement, sans effort".

L'instruction administrative du projet suit néanmoins son cours et le préfet de la Seine recueille les avis et les pièces de l'enquête en novembre et décembre 1841. Mais entre-temps, en 1840, Charles Laffitte a obtenu la concession de la ligne de La Garenne-Colombes. Deux ans après, il va obtenir la ligne Rouen-Le Havre, puis Amiens-Boulogne, et concentre son action ferroviaire vers le Nord et l'Ouest. Dès fin octobre 1839, il s'est désisté de ses demandes de concession des lignes de Sceaux et de Saint-Maur en faveur d'un sieur Happey, qui semble avoir été un gros négociant parisien en instance de faillite<sup>14</sup>. On n'entendra plus parler du projet.

## 1840 : LE PROJET DOMMANGET

Le général baron Jean-Baptiste Dommanget (1769-1848) est un militaire en retraite qui a fait les guerres révolutionnaires et toutes les guerres napoléoniennes. Il a 70 ans. En avril 1840, associé au baron Saint-Clair, il demande la concession d'un chemin de fer à traction de chevaux sur l'accotement sud entre la barrière du Trône et Vincennes. Sur l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, il envisage un prolongement vers Saint-Maur et Nogent et dépose les pièces du projet en novembre. Puis il s'impatiente à plusieurs reprises, en bon militaire qui n'aime pas qu'on lui résiste et parce qu'il n'est plus tout jeune sans doute<sup>15</sup>.

L'enquête menée au printemps 1841 recueille l'avis du Conseil général des ponts et chaussées le 15 avril<sup>16</sup>, puis les avis très favorables des municipalités de Vincennes, Saint-Mandé, Joinville et Saint-Maur, qui ne connaissent manifestement pas les détails du projet<sup>17</sup>. Lorsqu'en septembre, le général, qui est obligé de modifier son tracé en raison de l'agrandissement de la forteresse de

Vincennes<sup>18</sup>, jette l'éponge en précisant que la traction serait animale, plusieurs municipalités retirent leur adhésion, considérant le peu d'avantages de ce nouveau mode de transport pour la rapidité des communications<sup>19</sup>, les voitures et omnibus à cheval étant réputées particulièrement lentes et toujours en retard. Ces inconvénients et la médiocrité du projet le font abandonner d'autant plus rapidement qu'entre-temps un nouveau concurrent a fait son apparition. Exit le projet du vieux baron.

## 1841 : LE PROJET ARNOUX

Jean-Claude-Républicain Arnoux est un polytechnicien, ancien officier d'artillerie et directeur des ateliers des Messageries royales, qui a mis au point son propre système d'essieux articulés sur un pivot central, fonctionnant sur un écartement de rails de 1,75 m et permettant de ne pas trop réduire la vitesse des trains dans les courbes. Dès 1838, il a présenté un projet de ligne de Paris à Sceaux, qui passe à l'enquête en juillet 1839, et l'année suivante, il a été primé lors de l'Exposition des produits de l'industrie française pour ses essais de matériel articulé à Saint-Mandé<sup>20</sup>.

En décembre 1841, il présente un projet de chemin de fer de la barrière du Trône à Saint-Maur<sup>21</sup>, par Vincennes, Fontenay et Nogent, qui présente la particularité, pour des raisons d'économie bien entendu, d'utiliser autant que possible les voies existantes : la rue de Lagny à Saint-Mandé, la rue de Fontenay à Vincennes par exemple<sup>22</sup>. Recueillis au cours de l'année 1842, les avis ne sont d'abord pas très favorables<sup>23</sup> et le projet fait l'objet de plusieurs remaniements : cette fois, c'est l'intendance de la Liste civile qui présente des objections en raison de l'emprise sur le domaine royal du bois de Vincennes. Cependant, fin novembre 1843, un projet d'ordonnance pour la concession du chemin de fer de Paris à Saint-Maur est prêt<sup>24</sup>.

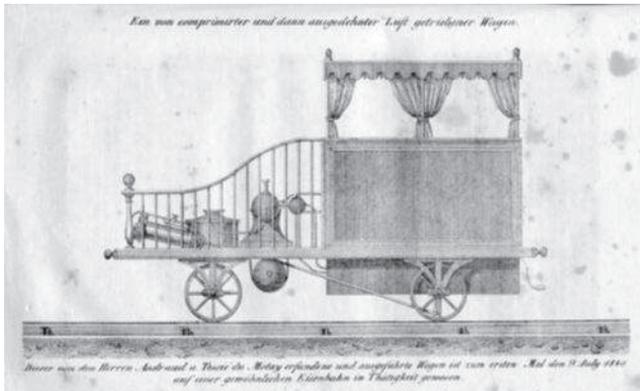
Mais le 5 août 1844, Arnoux décroche la concession de la ligne de Sceaux. Celle-ci ouvrira deux ans plus tard et répondait à une vraie nécessité car la sous-préfecture était très mal desservie. Une ligne suffisait amplement à cet ingénieur pour se faire la main. Il avait fondé sa propre compagnie, mais manquait de solides assises financières. On n'entend plus parler de son projet pour Vincennes-Saint-Maur, qui n'avait pas la même urgence. Exit à son tour le projet de l'ingénieur Arnoux<sup>25</sup>.

Suivent quelques propositions sans lendemain : ainsi, le 11 mai 1842, le maire de Saint-Mandé demande la concession, pour cinquante ans, d'un chemin de fer à une voie, de la barrière du Trône à Joinville-le-Pont, par Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Nogent-sur-Marne<sup>26</sup>. En 1845, on évoque la création d'un grand axe Paris-Strasbourg dont un premier tronçon aurait desservi Vincennes<sup>27</sup>.

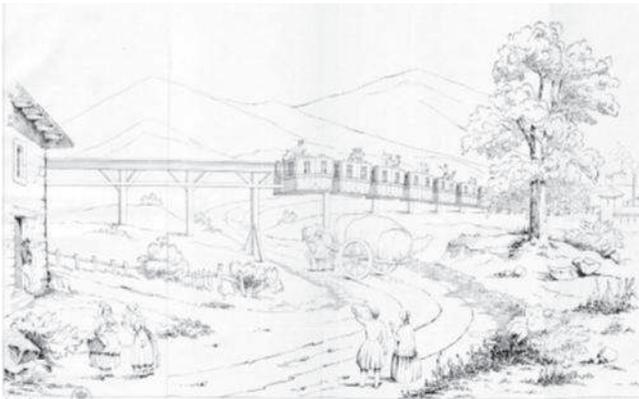
Puis la grande crise agricole, industrielle, financière et politique de 1846-1848 entraîne la raréfaction des projets comme des travaux.

## 1850 : LE PROJET ANDRAUD

Antoine Andraud (1795-1859) est un ingénieur visionnaire tombé dans un oubli total, promoteur de la traction à air comprimé<sup>28</sup>, une énergie totalement renouvelable, qu'on appelait à tort aérodynamique<sup>29</sup> ; il a imaginé des éoliennes, des turbines hydrauliques (mais on ne sait pas encore transformer leur énergie en électricité), le pneumatique, le four et le capteur solaire dont il imagine l'usage qui pourra en être fait<sup>30</sup>, une voiture à air<sup>31</sup>, un train suspendu, un train à cré-



Voiture à air conçue par Andraud et Tessié du Motay en 1840 (extrait de la traduction allemande de son traité *De l'air comprimé...*)



Chemin éolique suspendu imaginé par Andraud en 1847 (extrait de *Chemins éoliques ou locomotion par l'air comprimé*)

maillère<sup>32</sup>. Il prédit l'épuisement des sources d'énergie non renouvelables et rappelle qu' "il y aura toujours et partout de l'air, des fleuves et des vents"<sup>33</sup>. Anglais et Allemands ne se gêneront pas pour piller ses inventions, qu'il communique à l'Académie des Sciences<sup>34</sup>. En 1839-1841, il s'associe avec un jeune et génial ingénieur chimiste de 21 ans, Cyprien Tessié du Motay (1818-1880)<sup>35</sup> et fait ses premiers essais de traction dans l'ancienne fonderie de la pompe à feu de Chaillot<sup>36</sup> : avec de l'air comprimé à 17 bars et dilaté, sa machine pourrait, croit-on, parcourir 18 km en silence et sans fumée. En 1844, c'est une locomotive de cinq tonnes, commandée par l'État pour le prix de 25 000 F<sup>37</sup>, qui, après quelques

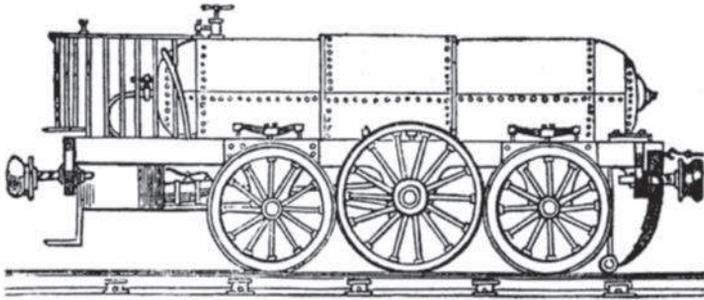
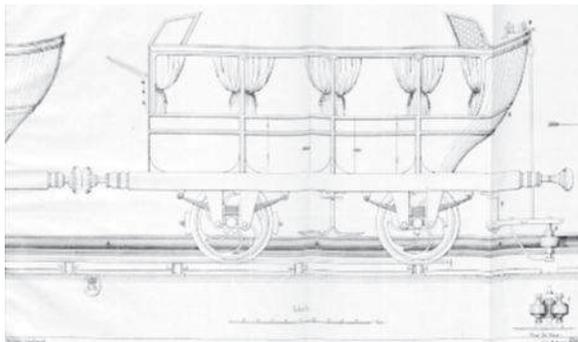


Fig. 49. Locomotive à air comprimé de M. Andraud.

Locomotive à air comprimé de cinq tonnes commandée par l'État en 1844 à Andraud et Tessié du Motay (Lobet, *Des chemins de fer en France*, 1845)

ratages, fait sensation sur le chemin de fer de Versailles, atteignant 30 km/h<sup>38</sup>. Mais elle est trop lourde sur les pentes et dans les courbes avec les châssis et les essieux de l'époque. De plus, on a du mal à contenir l'air très comprimé, sinon avec des réservoirs très épais. On envisage de nouveaux essais sur la ligne de Lille<sup>39</sup>. Puis Andraud expérimente, de 1847 à 1849, sur les lignes du Pecq et de Paris, des trains éoliques où chaque voiture est légère, silencieuse et autonome.

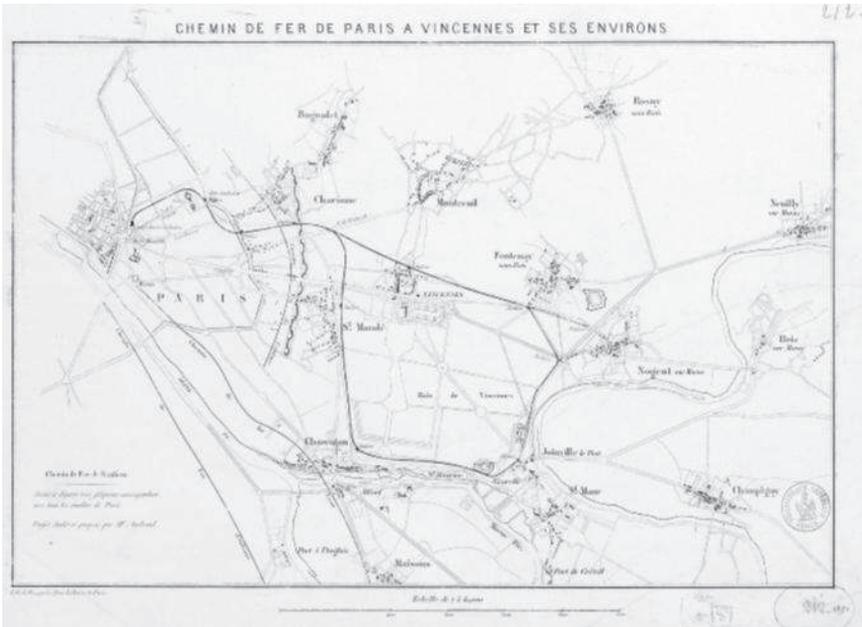


Voiture automotrice à air comprimé expérimentée par Andraud sur la ligne du Pecq (*Chemins éoliques...*, 1847)

Mais il ne semble guère dépasser la force de quatre chevaux<sup>40</sup>. Il est trop en avance sur son temps. En 1875, l'ingénieur nantais Louis Mékarski reprendra et résoudra la question : il fabrique une remarquable voiture de tramway automotrice où l'air, chauffé et saturé de vapeur d'eau, passe par un régulateur de pression qui permet de régler la vitesse<sup>41</sup>. Il reste à construire des usines de fabrication d'air comprimé. Ce tramway particulièrement économique fonctionne dès 1879 à Nantes. Plus tard apparaissent des lignes de tramways à air comprimé à Paris et ailleurs, dont les Chemins de fer nogentais (1887-1900) et les Tramways de Saint-Maur (1894-1899)<sup>42</sup>.

Les concurrents d'Andraud, les grands banquiers en particulier, ne lui laisseront aucune occasion de mettre en œuvre son système sur une ligne commerciale. En 1837, il dépose un projet pour un chemin de fer du Pecq à Poissy<sup>43</sup>, dont il finit par obtenir qu'il passe au stade de l'enquête publique en 1839. Mais le banquier Charles Laffitte, qui a la main sur plusieurs lignes de l'ouest, y fait opposition l'année suivante<sup>44</sup>. En janvier 1846, il obtient une concession cinquantenaire pour un chemin de fer à air comprimé d'Asnières à Argenteuil, demandée deux ans plus tôt<sup>45</sup> : il s'agirait d'un train dont le premier wagon comporte deux rouleaux, appelés piston-laminoir, où l'air est injecté et transmis par un tube installé entre les deux rails ; tous les 16 km seraient établis des relais d'air. Il n'obtient sans doute pas l'appui des banquiers, et en 1848, c'est la Compagnie de Saint-Germain des frères Pereire qui rachète sa concession<sup>46</sup>. Il faut dire qu'à l'époque les mêmes banquiers tenaient les concessions ferroviaires et les mines de charbon, qui occupaient des dizaines de milliers d'ouvriers, et que proposer un système à énergie renouvelable sans charbon et peu créateur d'emploi était une proposition très incorrecte.

Déçu mais pas découragé (Villedeuil observe que "ses échecs ne rendirent jamais atrabilaires" cet "actif et sympathique inventeur"<sup>47</sup>), Andraud se rabat sur Vincennes où il propose en 1850 un chemin éolique sur une légère galerie, de Paris à Vincennes. En 1852, il dépose pour la même ligne un second projet plus ambitieux dont il décroche la concession en novembre : pendant des chemins de Paris à Sceaux et de Paris à Auteuil/Neuilly, spécialement destiné aux voyageurs, ce chemin de fer aurait, comme les diligences qui parcourent la banlieue, des heures de départ très fréquentes. "Les dispositions des wagons et des voitures, de forme légère et élégante, précise-t-on, seraient très confortables". Le projet est annoncé avec intérêt dans la presse et passe à l'enquête publique de décembre 1852 à janvier 1853<sup>49</sup>. Un coup d'œil sur la carte de la ligne envisagée par Andraud montre qu'il ne s'agit pas du tout de ce qu'on imaginerait : c'est une boucle de chemin de fer autour du bois de Vincennes, avec peu de pentes : départ au nord de la place de la Bastille (marché au charbon), stations au Père Lachaise, boulevard Charonne, boulevard Davout, Vincennes, Fontenay, Nogent, Joinville, Charenton, Saint-Mandé et retour pour se recharger au réservoir d'air comprimé. En fait, un chemin de fer de loisir qui tourne autour du bois dont l'aménagement est envisagé exactement au même moment.



Plan de la ligne de chemin de fer à air comprimé étudiée par Andraud en 1852 (BNF)

Andraud se croit déjà vainqueur et commence à former une petite compagnie ferroviaire. Mais dans l'ombre, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, créée en 1845, qui vient d'inaugurer dans l'été 1852 la ligne Paris-Strasbourg, la "PS" qui génère aussitôt des recettes considérables, prépare l'absorption de l'ensemble des réseaux de l'est. Elle y est aidée par le Crédit Mobilier, que créent fin 1852 les frères Pereire avec le banquier Fould et l'appui du prince-président Louis-Napoléon, en vue du développement des projets industriels et de travaux publics, et pour contrecarrer la toute-puissance des Rothschild. Dans l'intervalle, Louis-Napoléon se proclame empereur. Il entreprend de réorganiser la France. C'est à la même époque qu'est créé un autre outil de développement majeur, le Crédit foncier de France. Et l'année 1853 est celle des grandes tractations, où l'on prépare le passage, en douze ans, de quelques milliers de kilomètres de voies ferrées à plus de 13 000 en 1865. Au début, la compagnie du Paris-Strasbourg, qui parvient à faire abandonner vingt-deux demandes concurrentes sur les réseaux de l'Est et à acquérir les lignes qui ne lui appartenaient pas, ne s'intéresse pas à la petite ligne de Vincennes, elle envisage de laisser faire Andraud. Mais le gouvernement se rend compte qu'il n'est pas possible que le premier des arsenaux de France, celui de Vincennes, ne soit pas desservi par la ligne la plus stratégique de France, celle de Strasbourg. Il va

imposer à la Compagnie du Paris-Strasbourg de reprendre la concession de Vincennes. Dès les premières études au printemps 1853, celle-ci s'aperçoit que cette petite ligne peut être très fructueuse.

## 1853 : LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

Le 17 août 1853, en son palais de Saint-Cloud, Napoléon III signe cinq décrets de concession de lignes de chemin de fer et sonne la fin de la récréation, c'est-à-dire la fin de la libre concurrence qui avait prévalu jusque là. Ainsi commence l'ère des monopoles<sup>50</sup> des chemins de fer : "L'exécution en est confiée à des Compagnies solidement établies, dont les ressources et le crédit sont bien supérieures à la dépense qu'elles auront à supporter, qui pourront dès lors s'acquitter de leurs engagements sans aucune gêne pour la place, et qui obtiendront d'ailleurs, dans l'accroissement de leurs revenus, une compensation suffisante pour couvrir les frais d'établissement des nouveaux chemins concédés"<sup>51</sup>. Cinq compagnies françaises se partagent désormais l'essentiel du gâteau. La Compagnie du Paris-Strasbourg doit réaliser plus de 1 000 km de voies en neuf ans, dont le chemin de fer de Paris à Vincennes et à Saint-Maur, qui doit partir près de la place de la Bastille et se diviser "en deux branches, l'une sur Saint-



Plan du chemin de fer de Paris à Vincennes et à La Varenne Saint-Maur, par Letellier (Parizot, *Guide-Album du chemin de fer...*, 1860)

Mandé, l'autre sur Vincennes, Fontenay, Saint-Maur et La Varenne-Saint-Hilaire". C'est un investissement colossal de 210 millions de francs dans lequel notre petite ligne ne pèse que 3 % du réseau et moins de 5 % du budget.

Le décret du 17 août précise que cette ligne doit être réalisée en trois ans, ce qui est extrêmement court. Il est assorti d'un Cahier des charges<sup>52</sup> exemplaire qui montre à quel stade d'expérience du chemin de fer sont parvenus en une dizaine d'années les fonctionnaires de l'administration des transports aussi bien que les ingénieurs des lignes. On pense en le parcourant aux règlements du temps de Colbert. Tout y est prévu, tant dans la construction de la ligne (soumission des tracés définitifs, délais, conditions d'acquisition des terrains, largeurs et profils des voies, dimensions et matériaux des ouvrages d'art, comblement des carrières, nature des locomotives et des wagons (trois classes à banquettes, toutes couvertes et fermées) que dans son exploitation (concession centenaire, donc jusqu'en 1954, tarifs de 5 à 10 centimes, impôt de 10 %, gratuité des bagages de moins de 30 kg, etc.). On a prévu également le train journalier de la Poste et les dépôts du courrier et des colis, et jusqu'au passage du wagon cellulaire.

Napoléon III a fait ajouter au Cahier des charges un article n° 66 spécifique à la ligne de Paris à Vincennes et à Saint-Maur, prévoyant un aller et un retour quotidien à petite vitesse de Paris à La Varenne au tarif spécial de deux centimes en troisième classe (avec bagage gratuit jusqu'à 20 kg) et un centime pour les enfants de moins de dix ans<sup>53</sup>. Ce train ouvrier fait suite à une demande adressée à l'empereur en 1852 par l'agronome Caffin d'Orsigny, principal propriétaire de La Varenne, avec l'envoi d'un *Mémoire sur les cités ouvrières*<sup>54</sup> qu'il envisageait de construire sur ses terrains, proposition à laquelle l'empereur ne pouvait qu'être très sensible, lui qui, un an plus tôt, avait fait réaliser une cité ouvrière modèle, la cité Napoléon rue Rochechouart à Paris.

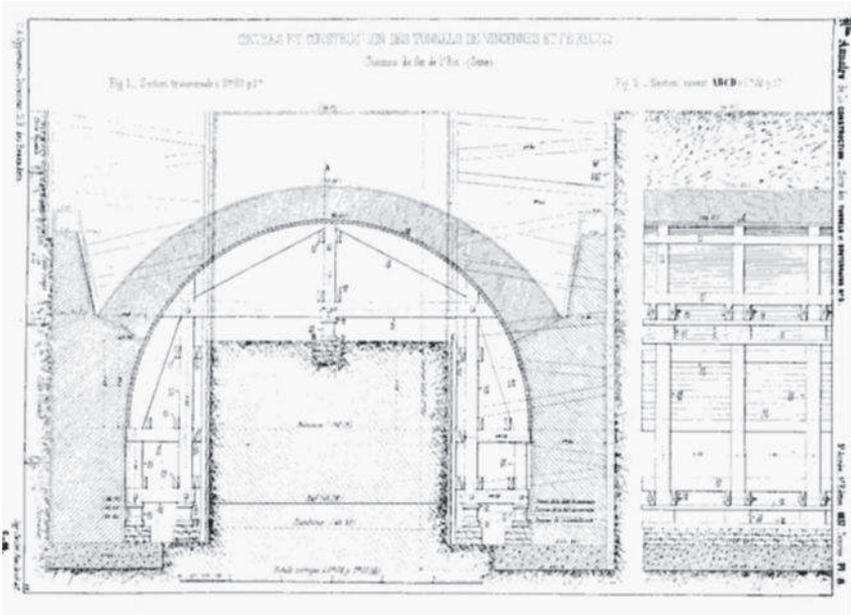
Le 28 septembre 1853, la Compagnie fait une assemblée générale extraordinaire<sup>55</sup>, dans l'optimisme le plus total. On envisage un rendement rapide des lignes, de 8 à 16 % et plus. En application du décret sont émises 250 000 nouvelles actions à 500 francs au taux de 4 %, ainsi que de nouvelles obligations. On fait démissionner l'un des administrateurs, Arnoux, l'ingénieur de la ligne de Sceaux, et qui met-on à la place ? Eh bien Émile Pereire, qui vient d'abandonner à la compagnie sa concession de la ligne Montereau-Troyes et va désormais contrôler tout le réseau Est, des Ardennes à la Suisse (de même que James de Rothschild contrôle le réseau nord) et le financer en partie avec son Crédit mobilier, dédié au financement à crédit des entreprises, qui fait l'avance des rendements servis aux actionnaires<sup>56</sup>.

L'équipe d'étude et d'exécution de la ligne de Vincennes est constituée en novembre : elle a à sa tête le grand ingénieur Auguste Perdonnet (1801-1867), polytechnicien, qui est en même temps l'un des principaux administrateurs de la Compagnie et finira directeur de l'École centrale. Il est le meilleur théoricien des

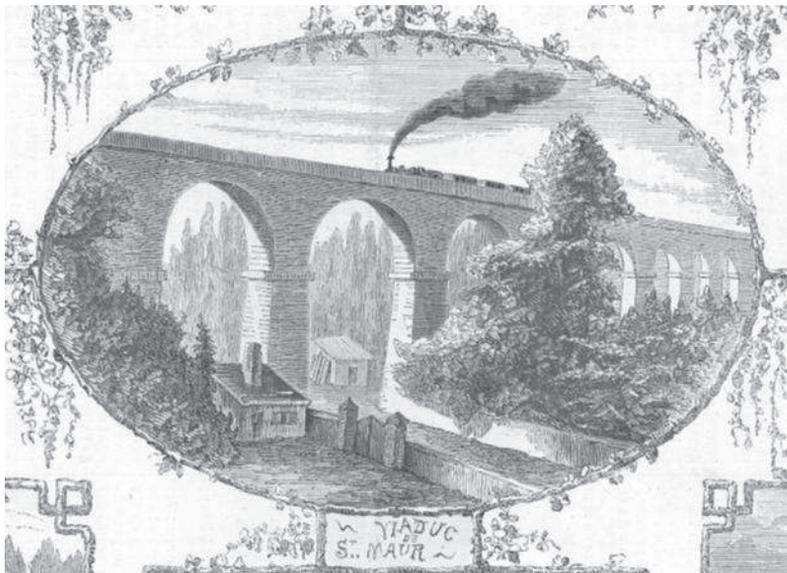
chemins de fer. L'ingénieur principal est Albert Bassompierre-Sewrin (1818-1877) qui a réalisé également le chemin de fer de petite ceinture et divers réseaux autour de Paris, et va concevoir tous les ouvrages avec l'ingénieur Henri de Sappel (1822-1874), qui s'occupe plus particulièrement des travaux de banlieue et restera l'ingénieur de la ligne<sup>57</sup>. La chance de cette ligne, c'est qu'elle a dès l'origine son historien en la personne du chef de bureau de la ligne, Parizot, conducteur des ponts et chaussées, qui publiera son remarquable Guide-album en août 1860<sup>58</sup>.

Le 21 janvier 1854, la Compagnie prend le nom de Compagnie des Chemins de fer de l'Est<sup>59</sup>. Après des mois d'études et d'enquêtes, le tracé de Paris à La Varenne est approuvé en mars 1855<sup>60</sup>, avec un prolongement envisagé jusqu'à Brie-Comte-Robert. L'entreprise principale pour tous les terrassements, les ouvrages d'art et la pose des voies est désignée : ce sera l'Entreprise générale Laudon. Les travaux commencent aussitôt, au rythme des acquisitions-expropriations : en 1855 à Vincennes, en 1856 à Saint-Maur, et jusqu'à fin mars 1857 ; mais dès novembre 1853, la Compagnie avait acquis, en adjudication sans doute biaisée, le grand parc de Saint-Maur pour une bouchée de pain : 157 hectares pour 600 100 F<sup>61</sup>. Tout va très vite, la voie est en cours jusqu'à La Varenne fin mars 1856<sup>62</sup>, on consolide les carrières souterraines partout, on prévoit une ouverture dans l'été 1857<sup>63</sup>. Coup de théâtre : en avril, la Ville de Paris refuse l'emplacement de l'embarcadère ou gare de la place de la Bastille, qu'elle voudrait reporter boulevard Mazas, et retire son autorisation, à la fois parce que l'emplacement est incompatible avec ses propres projets et à la suite d'une réclamation des habitants. Les travaux sont suspendus par le ministre des Travaux publics de ce côté pour près de deux ans, dans l'attente d'une solution au litige. C'est finalement Napoléon III qui tranchera en faveur du projet initial<sup>64</sup>.

Cependant les travaux continuent sur les autres tronçons : début 1857 sont achevés les ouvrages très techniques du tunnel de Vincennes (près de 400 m) et du tunnel de Reuilly (162 m), réalisés entre des immeubles ou même sous des immeubles<sup>65</sup>, puis le grand viaduc de Joinville - Saint-Maur, réalisé en seulement cinq mois par les deux extrémités avec ses 39 arches de 8 mètres d'ouverture et 14 mètres de haut, et ses 380 mètres de longueur<sup>66</sup>. En juillet, les stations ou gares, œuvres des architectes Bellanger, Berthelin et Jourdain, sont terminées, sauf Saint-Mandé et Vincennes : on distingue les gares à l'architecture de pierre plus urbaine jusqu'à Fontenay, qui est une gare mixte (un chalet sur un socle urbain), annonçant l'architecture des gares suivantes où le type "chalet suisse" a été préféré en raison, dit-on, de la proximité des bords de Marne, mais aussi parce qu'elles sont beaucoup moins chères. On termine également les maisons de garde-barrières, les passages à niveau et les clôtures. La ligne est prête, mais ne peut fonctionner faute de point de départ. Il faut noter que l'aménagement de la partie nord du bois de Vincennes est réalisé exactement en même temps.



Coupe montrant le principe de construction des tunnels de Vincennes et de Reuilly  
(*Nouvelles annales de la construction*, 1857, planche 8)



Le viaduc de Joinville à Saint-Maurice et Saint-Maur vu par Bourdelin dans *Le Monde illustré* du 8 octobre 1859 (doc. Le Vieux Saint-Maur)



Une gare à l'allure de chalet nautique : Joinville-le-Pont. Lithographie d'Aubrun d'après photographie (Parizot, *Guide-Album...*, 1860 ; coll. Gillon)



La gare du Parc Saint-Maur et ses longues marquises, vue par Morin en 1864 (doc. Le Vieux Saint-Maur)

Napoléon III est en effet très pressé de voir exécuter le grand projet qu'il a confié à Alphand. C'est donc le même ingénieur Bassompierre qui fait creuser en septembre-octobre 1957 le lac des Minimes, dont les 173 000 m<sup>3</sup> de déblais, transportés par un chemin de fer provisoire entre Nogent et Joinville, sont remployés sur la ligne et sur le raccordement avec celle de Mulhouse. Il réalise aussi les rivières qui, avec un débit de 6 000 m<sup>3</sup> par jour, alimentent les lacs depuis les turbines et les pompes des usines Darblay à Saint-Maurice<sup>67</sup>.

La reprise des travaux dans Paris est enfin autorisée en janvier 1858. On met les bouchées doubles avec une multitude d'ouvriers italiens. En juillet, les soixante et onze arcades du viaduc de la Bastille, dont les pierres sont taillées près de la gare de Lyon, sont bien avancées<sup>68</sup>. La Compagnie obtient un décret impérial reportant le délai d'achèvement au 1<sup>er</sup> mai 1859. La gare de la Bastille, conçue par l'architecte François-Alexis Cendrier, auteur de nombreuses gares, (et démolie en 1984), est en construction en janvier 1859, elle va être achevée en huit mois. On procède aux derniers aménagements pour le garage des trains, l'alimentation des machines, la pose des signaux et du télégraphe électrique. On fait même des essais de chocs à près de 40 km/h avec des amortisseurs en plomb<sup>69</sup>. Le petit chemin de Vincennes<sup>70</sup> ouvre enfin le 22 septembre, "sans bruit, sans cérémonie d'inauguration, en quelque sorte à huit clos"<sup>71</sup>, jusqu'à La Varenne : c'était alors une vaste plaine sablonneuse appauvrie par trente ans de culture intensive de la betterave, et en friche depuis déjà dix ou douze ans en raison de la grande crise agricole qui avait frappé la betterave (en concurrence avec le sucre des colonies subventionné pour maintenir le commerce des ports) et la pomme de terre, frappée par le mildiou<sup>72</sup>. La Varenne était donc disponible pour le chemin de fer et les lotissements. En 1856, Caffin propose à la vente ses "logements à bon marché" suivant le vœu de l'empereur, suivi par Didier, Adam, Godard-Desmaret, Estibal et bien d'autres.

La dépense de construction de la ligne, estimée à 10 millions de francs en 1853, dépasse finalement les 26 millions, dont 10 pour les acquisitions foncières. Evidemment, le poids du foncier autour de Paris alourdit le prix de revient kilométrique : la seule acquisition de la cour de la gare de la Bastille aurait dépassé le million de francs. En contrepartie, il y a la revente des parties inutiles de terrains indivisibles qu'il a fallu acquérir, estimée à 4 ou 5 millions<sup>73</sup>. Et il y a aussi le lotissement du Parc Saint-Maur, qui va générer sur le long terme un rapport substantiel : 75 % des ventes de terrains sont réalisées en dix ans. Ces ventes ont dû permettre d'engranger près de deux millions de francs de recettes<sup>74</sup>. Même si l'on ignore les coûts de la viabilisation et de la gestion du lotissement, le bénéfice doit être considérable. Sans doute faut-il y ajouter les recettes de la concession de la carrière du Parc, ouverte pour les besoins de la construction de la ligne en 1855, et des pépinières. Dès la première année complète, la ligne rencontre un succès inespéré avec plus de trois millions de voyageurs et une recette nette de plus de un million de francs<sup>75</sup>. Dix ans plus tard, le nombre de voyageurs atteindra le double.

Notons que ce succès était dû essentiellement aux voyages de loisirs dominicaux des parisiens (au point qu'assez rapidement le nombre de trains du dimanche dépassera celui de tous les jours de semaine réunis), au Lac des Minimes, à Nogent où s'établissent de nombreux artistes de théâtre<sup>76</sup>, à Joinville où le succès des bords de Marne est immédiat, puis à La Varenne, et non aux

déplacements des ouvriers : le train spécial du matin était à peine rempli<sup>77</sup>. Malgré les avantages proposés par Caffin<sup>78</sup> et quelques entrepreneurs<sup>79</sup>, peu d'ouvriers, dont le niveau de vie et d'éducation était très bas, ont acheté. On trouve plutôt des artisans, des commerçants, des fonctionnaires, des professions libérales parmi les premiers acquéreurs, tentés par ces conditions avantageuses.

## **PIERRE GILLON LE VIEUX SAINT-MAUR**

### NOTES

- 1) Daniel Combrexelle, Claude Braschi, *Paris-Bastille Verneuil-l'Etang à toute vapeur...*, éd. du Cabri, Breil-sur-Roya, 1989, 140 p. ; Didier Leroy, *La ligne de Vincennes. Inoubliables panaches*, éd. La Vie du Rail, Paris, 2006, 160 p. ; Robert Pinta, "Feu le chemin de fer de la Bastille", *Bull. de la Société des Amis de Vincennes*, n° 21, 1970, p. 4-9 ; Vauquesal-Papin, "Souvenirs pour un chemin de fer qui a perdu son nom", *La Vie du Rail* n°1226, 11 janvier 1970, p. 42-49.
- 2) Direction créée dès 1841.
- 3) Pierre-Charles Laurent de Villedeuil, *Bibliographie des chemins de fer (1771-1846)*, Paris, 1906, 826 p. (extraits du *Journal du Génie civil*), précédée d'une remarquable introduction.
- 4) Arch. nat., F/14/9099 à 9142 : projets concernant les réseaux de l'Est (1838-1873) ; F/14/9358 à 9366 : travaux concernant les réseaux de l'Est (1842-1870).
- 5) Villedeuil, op. cit., introduction, p. 37, rappelle que les places des voitures des messageries étaient réservées en priorité aux préfets, sous-préfets, procureurs, présidents de cour, fonctionnaires de la sûreté et des postes, inspecteurs des finances, généraux et officiers supérieurs, ambassadeurs et leurs courriers, et que ces personnages ne voyageaient pas sans domestique.
- 6) Isabelle Rabault-Mazières, "Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIX<sup>e</sup> siècle", *Histoire urbaine*, 2004/3 (n°11), p. 9-30.
- 7) Le Commerce, 2 août 1839, cité par Villedeuil, op. cit., p. 424-425.
- 8) *Ibid.*, p. 271.
- 9) *Ibid.*, p. 340 et 344.
- 10) *Ibid.*, p. 339
- 11) *Ibid.*, p. 382.
- 12) Recueil des actes administratifs de la préfecture de la Seine, 1839.
- 13) BNF, V 13440, 23 p.
- 14) Villedeuil, op. cit., p. 384-385 (18-20 janvier 1839), 404 (29 octobre 1839), 407 (29 novembre 1841), 429, n°967 et 971 (août 1839), et 521 (29 décembre 1841). — Happy était le nom d'une ancienne société de diligences de Rouen.

- 15) Villedeuil, op. cit., p. 450, 452, 467, 469 et 493.
- 16) En principe, seuls les projets importants faisaient l'objet d'un avis de ce Conseil.
- 17) Villedeuil, op. cit., p. 496, 498, 499, 501, 503. Le 4 août, le Conseil municipal de Saint-Maur "témoigne de sa sympathie pour l'exécution de ce projet d'utilité publique" (Émile Galtier, *Histoire de Saint-Maur-des-Fossés*, La Varenne, 1927, p. 250) ; le 10 août, le Conseil municipal de Saint-Mandé souhaite que la ligne suive la ruelle du talus du cours, "qui cesserait dès lors d'être une cloaque d'immondices" (Fernand Bournon, *Saint-Mandé, notice historique et renseignements administratifs*, Montévrain, 1904, p. 28-29).
- 18) Villedeuil, op. cit., p. 500 (11 mai 1841) et 511 (23 septembre 1841).
- 19) Cf. Galtier, op. cit., p. 250.
- 20) Villedeuil, op. cit., p. 475, n° 1098.
- 21) Villedeuil, op. cit., p. 518-519 (7 et 11 décembre 1841).
- 22) Voir le dessin d'une locomotive cheminant entre deux barrières au milieu de la rue de Fontenay, dans le *Bulletin de la Société des Amis de Vincennes*, n°20, 1969, p. 12, et dans Jean Chapelot, Claude Troquet et al., *Une histoire de Vincennes, mémoire pour l'an 2000*, 1999.
- 23) Le 1<sup>er</sup> février 1842, le Conseil municipal de Saint-Mandé s'oppose au tracé par la rue de Lagny en raison du danger pour les habitants, et de l'éloignement de la station, tandis que le 10 février le tracé par la rue de Fontenay ne recueille un avis favorable qu'à une voix de majorité à Vincennes (Fernand Bournon, *Vincennes. Notice historique et renseignements administratifs*, Montévrain, 1904, p. 38).
- 24) Villedeuil, op. cit., p. 549, 553, 559, 570, 649-650.
- 25) On trouvera un jugement sur le système Arnoux dans Auguste Perdonnet, *Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris, 1865, t. 3, p. 363-364.
- 26) Villedeuil, op. cit., p. 551.
- 27) Chapelot, Troquet et al., *Une histoire de Vincennes...*, op. cit., p. 104.
- 28) A. Andraud, *De l'air comprimé et dilaté comme moteur*, Paris, 1839, rééd. augmentées 1840 et 1841, 142 p. Il évoque dans cet ouvrage de nombreuses inventions et utilisations de la force motrice de l'air ou de l'eau. Éloge dans Villedeuil, op. cit., p. 525-526. Le traité est traduit en allemand dès 1841, *Über die comprimerte Luft als universelle Triebkraft*, Weimar, 1841.
- 29) Sur la carrière d'Andraud jusqu'en 1849, voir De Vaucher, "M. Andraud, ingénieur civil, auteur du Traité de l'air comprimé comme force motrice, etc.", *Archives des hommes du jour*, Paris, 1851, 24 p. — Le Maitron, mal inspiré, présente Andraud comme un ancien ouvrier métallurgiste (Jean Maitron, *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, t. 1, Paris, 1864), alors qu'il a été formé aux lettres et aux sciences par le neveu d'un ami de Voltaire, qu'il a terminé ses études au lycée Napoléon (lycée Henri IV) et enseigné dans un collège oratorien.
- 30) Andraud, *De l'air comprimé...*, op. cit., 1840, p. 117.

- 31) *Ibid.*, p. 133-138. Il a fallu attendre les années 2000 pour voir apparaître des prototypes de véhicules hybrides utilisant l'air comprimé, avec des performances très prometteuses.
- 32) Andraud, *Chemin éoliques ou locomotion par l'air comprimé*, Paris, 1846, rééd. Paris, 1847. Longue analyse dans Villedeuil, *op. cit.*, p. 766.
- 33) Andraud, *De l'air comprimé...*, *op. cit.*, p. 141-142. En 1906 encore, Villedeuil, *op. cit.*, p. 55, dit tout le bien qu'il pense des recherches sur cette énergie économique et devenue facile à transporter.
- 34) Villedeuil, *op. cit.*, p. 533 et 716 ; sur le pillage de ses inventions : Villedeuil, *op. cit.*, p. 766 et 820.
- 35) Tessié du Motay aura une carrière aussi mouvementée que parsemée d'inventions, en particulier quant au gaz d'éclairage. Républicain activiste, il sera condamné à mort après la prise de pouvoir de Napoléon III, puis gracié en raison de ses contributions à la science.
- 36) Andraud, *De l'air comprimé...*, *op. cit.*, 1840, p. 86 ; Villedeuil, *op. cit.*, p. 486.
- 37) Villedeuil, *op. cit.*, p. 535, 571, 586, 654, 698, 712.
- 38) Jean Lobet, *Des chemins de fer en France*, Paris, 1845, p. 663-666, avec un croquis de la locomotive Andraud.
- 39) Villedeuil, *op. cit.*, p. 552 et 650.
- 40) On trouvera un jugement sur le système à air comprimé d'Andraud dans Perdonnet, *op. cit.*, p. 652-653.
- 41) *Annales industrielles*, 2 janvier 1876, col. 8-9 et 17 et suiv., avec figures ; *Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel*, 3e série, t. 1, janvier 1876, col. 4-7.
- 42) La Varenne-Charenton ouvre en 1894, Saint-Maur-Joinville en 1895, Joinville-Vincennes en 1897 et Joinville-Champigny en 1898, avant la fusion avec la Compagnie des Tramways de l'Est en 1900 et le remplacement des automotrices Mékarski par des motrices électriques. Voir la photographie d'une 'voiture automobile à air comprimé' Mékarski, construite pour la Compagnie des Tramways de Saint-Maur-des-Fossés, dans l'exposition des Archives du Val-de-Marne " Techniques et métiers des transports en Val-de-Marne " (Catalogue de l'exposition, 2016, p. 15).
- 43) A. Andraud et al., *Projet de chemin de fer du Pecq à Poissy*, Paris, 1837.
- 44) Villedeuil, *op. cit.*, p. 306-307, 338, 341, 345, 348-349, 367, 391, 398-399, 415, 443, 445-446, 448-449.
- 45) *Journal des chemins de fer*, 23 novembre 1844, p. 625, 7 décembre 1844, p. 854-855, 1<sup>er</sup> mars 1845, p. 118-119 ; *Collection complète des lois, décrets...*, 10 janvier 1846, p. 15 à 23 ; *Journal des économistes, août-novembre 1845*, Revue des travaux publics, p. 249 ; Villedeuil, *op. cit.*, p. 774.
- 46) Concession : ordonnance du 10 janvier 1846, dans *Bulletin des Lois*, 1846, p. 774, n°2511 ; reprise par les frères Pereire : Victor Bois, *Les chemins de fer français*, Paris, 1853, p. 131-132.

- 47) Villedeuil, *op. cit.*, p. 766.
- 48) *Journal des débats politiques et littéraires*, 22 novembre 1852 ; *La Presse*, 23 novembre 1852.
- 49) *Recueil des actes administratifs de la Préfecture du département de la Seine*, 13 décembre 1852, p. 536.
- 50) Voir M. Daumas, C. Fontanon, G. Jigaudon, D. Larroque, *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, Centre de documentation d'histoire des techniques, Paris, 1977 (480 p., 35 pl.), p. 11-20.
- 51) *Le Moniteur*, 20 août 1853, repris dans *Journal des débats politiques et littéraires*, 21 août 1853, p. 1 ; cf. Albert Mansfeld, Napoléon III, Paris, 1860, t. 2, p. 42.
- 52) *Bulletin des lois de la République française*, 1853-2, Paris, janvier 1854, n°94, p. 531-557.
- 53) *Bulletin des lois*, *op. cit.*, p. 552-553.
- 54) *Mémoire à l'empereur sur les cités ouvrières (1852)*, Paris, 1855, 8 p. (BNF, Rp 13132).
- 55) Publiée intégralement dans le *Journal des débats* du 3 octobre 1853.
- 56) Sur la rivalité Rothschild-Pereire et le rôle du Crédit mobilier, voir Bertrand Gille, *Histoire de la maison Rothschild*, t. II, 1848-1870, Genève, 1967, p. 163-164, 172-174, 204 ; Louis-P. Girard, "Le financement des grands travaux du second Empire", *Revue économique*, mai 1951, p. 343-355. Sur la situation financière détaillée des compagnies de chemin de fer et la composition de leurs conseils d'administration, voir Alphonse Courtois, *Manuel des fonds publics et des sociétés par actions*, Paris, éd. de 1863, p. 382 à 468 (p. 406-415 pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est), et p. 415-459 pour les compagnies étrangères où les Rothschild, les Pereire et autres financiers français sont très présents.
- 57) Ce doit être lui qui fait réaliser au Parc Saint-Maur, sans doute rue des Ailantes, une plantation d'ailantes pour la culture du ver à soie, plantation jugée magnifique en 1866 (*Revue et magasin de zoologie pure et appliquée*, t. 18, 1866, p. 469).
- 58) H. Parizot, *Guide-Album historique et descriptif du bois de Vincennes et du chemin de fer de Paris à Vincennes et à La Varenne-Saint-Maur*, Paris, 1860, 296 p., 20 lithographies, 1 carte.
- 59) Statuts et bref historique des débuts de la Compagnie des chemins de fer de l'Est dans A. Demeur, *Les chemins de fer français en 1860*, Paris, 1860, p. 92-110.
- 60) *La Revue municipale*, Paris, 1<sup>er</sup> avril 1855, p. 1434.
- 61) Georges Saouter, "La grange et le potager : grandeur et décadence de la dernière grande propriété de Saint-Maur", *Le Vieux Saint-Maur*, n°75, 2008, p. 55.
- 62) Dès cette époque, les entomologistes sont en exploration sur les bords du chemin de fer à La Varenne et observent des galles sur des draves printanières ou

- érophiles : *Comptes rendus des séances de la Société de biologie*, t. 3, 1856, p. 161.
- 63) Adolphe Joanne, *Les environs de Paris illustrés*, Paris, 1856, p. 558.
- 64) Combrexelle, Braschi, *Paris-Bastille...*, *op. cit.*, p. 9-12, avec des extraits des procès-verbaux du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est de 1856 à 1858.
- 65) La technique consiste à réaliser d'abord les murs, qui servent de soutènement aux terres devant les immeubles, puis à utiliser les terres entre les murs pour cintrer et maçonner les voûtes épaisses de 70 cm, et à vider les tunnels ensuite. *Nouvelles annales de la construction*, janvier et septembre 1857, p. 108-109, avec coupes d'exécution.
- 66) *Ibid.*, octobre 1857, p. 117.
- 67) Parizot, *op. cit.*, p. 143 ; L.-M. Tisserand, "Le bois de Vincennes", *Revue des races latines*, t. 26, mai 1861, p. 501-507 ; Ernest Lemarchand, *Le château royal de Vincennes de son origine à nos jours*, Paris, 1907, p. 306-307.
- 68) *Courrier franco-italien*, 15 juillet 1858.
- 69) *L'ami des sciences*, Paris, 1859, p. 77.
- 70) *Journal des débats politiques et littéraires*, 23 septembre 1859.
- 71) Napoléon Gallois, "De Paris à Vincennes et à La Varenne", dans *Les chemins de fer illustrés : environs de Paris*, Paris, 1862-1863, p. 1-16.
- 72) P. Gillon, "L'homme qui savait faire produire de l'or à la terre : Jean-Louis Pierre Henry Caffin dit d'Orsigny (1781-1870)", à paraître dans *Le Vieux Saint-Maur*.
- 73) Chiffres dans Parizot, *op. cit.*, p. 257. Comparer l'estimation de la revente de ces terrains hors ligne à leur prix d'acquisition de 1,2 million (Combrexelle et al., *op. cit.*, p. 12). Quelle plus-value !
- 74) 675 ventes environ avant la guerre de 1870 à 2 750 F le terrain (1 100 m<sup>2</sup> x 2,50 F/m<sup>2</sup> en moyenne), sur la base des statistiques établies par Isabelle Rabault-Mazières, *Aux origines de la banlieue résidentielle : la villégiature parisienne au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, Université François Rabelais, Tours, janvier 1998, p. 376-405 et 416-431 ; résumé des parties concernant le Parc Saint-Maur dans I. Mazières, "Le grand parc de Saint-Maur-des-Fossés (1861-1911)", *Clio* 94 n°12, 1994, p. 103-113 ; voir aussi I. Rabault-Mazières, "Le lotissement du Parc de Saint-Maur (1859-1911)", dans Annie Fourcaut (dir.), *La ville divisée. Les ségrégations urbaines en question. France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Grâne, 1996, p. 269-284.
- 75) Parizot, *op. cit.*, p. 259 : en 1860, 3 102 544 voyageurs, soit 8 477 par jour, générant 1 057 172 F de recettes nettes d'impôt pour un coût d'exploitation de 691 777 F.
- 76) Gallois, *Les chemins de fer illustrés...*, *op. cit.*, p. 15, et Jean Roblin, *Nogent-sur-Marne. La mémoire retrouvée*, 1991, p. 74 (30 artistes connus dès 1860).
- 77) F. Caron, "Les chemins de fer en Val-de-Marne", *Clio* 94, (n° 13), 1994, p. 7.

- 78) Une accession à la propriété en vingt ans pour un loyer annuel de 200 F : c'était un bel effort, mais encore limite pour un ouvrier gagnant de 600 à 900 F par an (Caffin, *Logements à bon marché*, Paris, 1856, 3 p.).
- 79) Le chansonnier saint-simonien Vinçard raconte qu'en 1856, il avait acheté à La Varenne un terrain de 300 m<sup>2</sup> pour 700 F. Un maçon avait fait l'avance de la construction de sa maison contre un loyer trimestriel de 500 F jusqu'à extinction de la somme totale de 3 000 F. Il avait pu fêter l'achèvement des travaux avec le père Enfantin en mai 1857 (Vinçard aîné, *Mémoires épisodiques d'un vieux chansonnier saint-simonien*, Paris, 1878, p. 291-294.

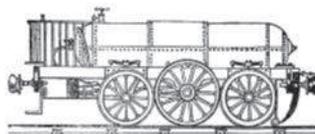
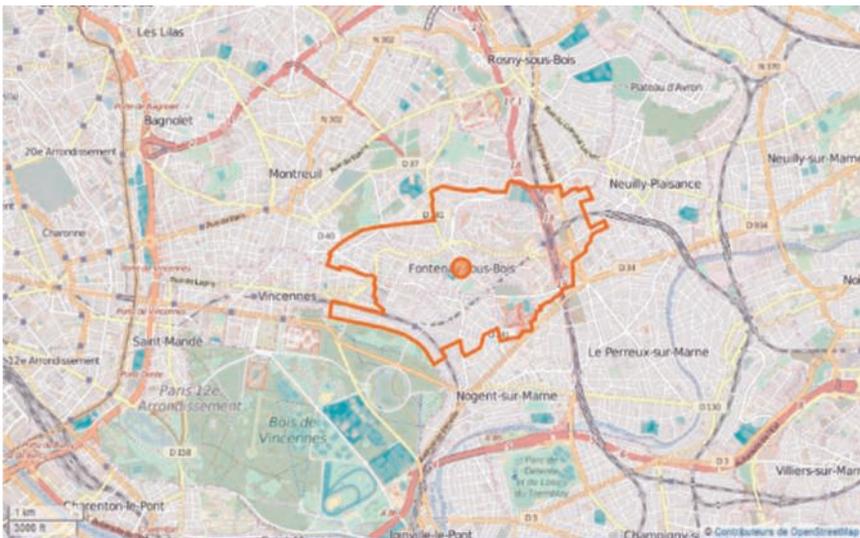


Fig. 11. Locomotive à air comprimé de M. Andraud.

## **TRANSPORTS ET MOBILITÉ À FONTENAY-SOUS-BOIS RÉPULSION ET ATTRACTION DE LA SPHÈRE PARISIENNE**

L'étude de la mobilité et des transports à Fontenay pose, vue sa situation géographique, la question du lien avec la capitale et des rapports pas nécessairement homogènes ni linéaires avec la grande ville. Cette communication, construite sur l'examen de plus deux siècles d'évolutions, prend la forme d'un voyage dans le temps long transformant un village rural un peu isolé en ville intégrée. Les enjeux de la question sont multiples selon les époques mais toujours très liés à la proximité de Paris centre urbain majeur de la région et du pays.

Fontenay-sous-Bois est commune située exactement à l'est de Paris. Ses limites occidentales sont aujourd'hui à 2,3 kilomètres de celles de la capitale. On a donc là une très grande proximité sans mitoyenneté. Certes, de nos jours le sud-ouest de Fontenay appelé aussi "zone retranchée du Bois" longe la limite commune de Paris 12<sup>ème</sup> arrondissement sur une distance de 1,6 kilomètre entre Vincennes et Nogent-sur-Marne. Mais le Bois de Vincennes n'est qu'un appendice administratif de Paris et pas réellement la ville au sens architectural du terme. Lorsque l'on pense à Paris et que l'on interroge les représentations attachées à ce nom les images qui surgissent sont celles d'une ville dense et urbanisée que les bois qui y sont rattachés ne représentent guère.



Carte des limites communales de Fontenay-sous-Bois de nos jours. OpenStreetMap.

Mais revenons deux siècles en arrière. Au moment de la Révolution, époque fondatrice s'il en fut. Ce sera notre point de départ pour se voyager dans le temps et dans l'espace. En 1789, le village de Fontenay est situé à moins d'une lieue du mur dit des "fermiers généraux", nouvelle limite de Paris. A cette époque la lieue de Paris, dont la taille a été instaurée en 1674 correspond à 3,898 kilomètres. Symboliquement on est bel et bien dans la banlieue de Paris. Mais attention cette proximité géographique de l'époque ne doit pas nous induire en erreur. La distance en terme de temps de parcours est bien plus longue et "la ville" est loin pour des habitants qui sont en pratique peu mobiles. C'est la conclusion que l'on peut tirer d'un témoignage précis, rédigé à propos de la préparation de la fête de la Fédération qui se tint à Paris le mardi 14 juillet 1790. Les habitants de la commune furent invités, dans la matinée du 7 juillet, par deux cavaliers chargés d'un message de la municipalité parisienne. Il s'agissait d'aller aider aux préparatifs d'une fête nationale que les autorités voulaient monumentale et prestigieuse. Environ 200 habitants sur une population de 1 700 âmes, pris par l'enthousiasme révolutionnaire de cette journée de concorde civile, se rendirent en cortège à Paris. Ils débutèrent leur marche vers 12h30. Le chroniqueur local Alexis Houzeau (1744-1823), paysan cultivé et féru d'histoire, dans son manuscrit intitulé *Les heures sauvées ou remarques chronologiques*, évoque ce périple auquel il a participé. "Nous arrivâmes au Champ de Mars à quatre heures et demie. C'était un spectacle unique de voir cette multitude innombrable de personnes de tout sexe, de tout âge, de tout état, travailler avec une vigueur sans pareille". Quatre heures donc ont été nécessaires aux habitants de "Fontenay sur le Bois de Vincennes" pour cheminer de la place d'Armes située au centre village (aujourd'hui place du Général Leclerc) jusqu'au Champ de Mars. Un trajet de 3,4 lieues soit 13,6 kilomètres effectué donc à une vitesse moyenne de 3,4 km/heure. Vitesse assez moyenne mais effectuée dans des conditions particulières d'encombrement et en cortège passant par des chemins pas toujours bien viabilisés. Le cahier de doléances de Fontenay, rédigé au printemps 1789 le précise en effet dans son article 7 déplorant que "les chemins de voitures" reliant les villages les uns aux autres ne soient pas pavés. Il réclame qu'ils le soient "et entretenus au compte de l'Etat".

Quoi qu'il en soit, se rendre à Paris n'est pas à l'époque chose habituelle, ni facile, ni rapide. La suite du récit le confirme : "Quand nous eûmes travaillé vigoureusement deux heures seulement, chacun pris quelques aliments. Après quoi l'on se décida à s'en retourner". La marche du retour se fait à partir de 19 heures. Ils croisèrent sur leur route les aveugles de l'hôpital des Quinze-Vingts, sis rue de Charenton dans le faubourg Saint-Antoine. Ils étaient guidés par des femmes et se rendaient eux aussi au Champ de Mars. Le retour à Fontenay de cette joyeuse troupe de travailleurs venus porter la main aux préparatifs de la grande fête ne se fit pas avant 23 heures. Huit heures de trajet à pied pour deux heures de travail effectif, on comprend mieux l'étiement du temps

qu'il convient pour effectuer le trajet jusqu'à Paris. La commune d'ailleurs célébra sur place et en grandes pompes la fête de la Fédération le 14 juillet 1790 et n'envoya à Paris qu'un représentant. Il existait bien un service de coche de Paris vers l'Est mais incomplet. En effet en 1764 avait été créé, au départ de la place Baudoyer (à l'arrière de l'Hôtel de ville), une "voiture à six places qui part tous les jours à sept heures du matin, repart de Vincennes à onze heures, y retourne à sept heure du soir." Deux allers-retours par jour au départ du centre de Paris en direction de Vincennes. Pour poursuivre jusqu'à Fontenay, il fallait continuer à pied. De même pour se rendre à Paris au départ de Fontenay par ce moyen de transport collectif et privé, il fallait d'abord se rendre à Vincennes par ses propres moyens. C'est le chemin fait de coche et de promenade à pied qu'empruntait régulièrement Honoré de Balzac, jeune écrivain, pour venir à Fontenay depuis de son appartement de la rue Cassini. Durant les années 1820 et jusqu'au milieu des années 1830 il se rendait chez son ami l'auteur dramatique René-Charles Guibert de Pixérécourt qui possédait une vaste maison dans le bourg de Fontenay et y tenait salon. Il s'agissait encore à cette époque d'un séjour encore campagnard. On a là une preuve que Fontenay n'est pas à cette époque intégrée à la sphère d'influence directe de Paris ou tout du moins pas encore reliée de façon directe et quotidienne à la capitale, contrairement à la ville voisine qui au moment de la Révolution est légèrement plus peuplée (environ 2 000 habitants) mais surtout bien plus proche et en lien avec Paris. On a donc bel et bien deux strates de proximité bien différentes. Ce premier coche diminua les temps de parcours depuis ou vers Paris mais à cette époque les déplacements du commun des mortels n'étaient que rares en particulier dans les familles paysannes occupées quotidiennement à cultiver la terre.

Ce n'est que plus tard, qu'est créée, en octobre 1837, une société par actions pour "l'établissement de voitures publiques de Fontenay-sous-Bois". Le trafic devient régulier avec trois services par jour dans les deux sens entre Paris et Fontenay via Saint-Mandé et Vincennes. Les voyages s'effectuent dans des calèches hippomobiles à huit places. La capacité et le nombre de voyageurs quotidiens sont encore fort limités mais le service est régulier. En effet, les années 1830 donnent à voir la mise en place de signes qui montrent une plus grande intégration de Fontenay-sous-Bois à l'orbite parisienne. En effet les années 1830 marquent la création d'un système de défense autour de Paris sous l'impulsion d'un comité de fortification. Dès 1831, un fort est établi au sud de la commune en limite de Nogent-sur-Marne sur une surface de 10 hectares. Il fait partie d'un réseau de forts qui doit protéger Paris partant au nord du fort de la Briche aux confins d'Épinay et de Saint-Denis jusqu'à celui d'Issy au sud-ouest. En tout une quinzaine de fortifications forment à partir de 1841 les "forts détachés de l'enceinte de Thiers" ou la 2<sup>ème</sup> ligne de défense de Paris. Celui dit de Nogent situé sur la commune de Fontenay est celui qui se trouve le plus à l'Est du dispositif. Sa construction n'est pas anodine sur la question des transports et de l'inté-

gration de la commune dans un pourtour parisien qui se structure. Il se trouve intégré dans un réseau de défense relié par ce que l'on appelle la "route stratégique". Cet axe qui suit le tracé de la crête de Fontenay trônant au sommet des deux versants qui forment le relief de la commune prend une ampleur nouvelle avec ces constructions militaires et la circulation des troupes qui l'accompagnent. Cet axe Sud-Est Nord-Ouest permet en traversant Montreuil de rejoindre le fort de Rosny. C'est le long de cette voie qu'a été établie dès 1833 une redoute à 600 mètres du fort proprement dit. Il s'agit là d'un bâtiment réservé aux manœuvres sans logement pour les soldats mais relié directement à une route qui connaît ensuite deux plans d'alignement en 1911 et 1946. On assiste donc dès le début des années 1840 à une plus importante intégration de Fontenay dans un système de circulation plus large qui a des conséquences sur la circulation dans la commune. Il n'est d'ailleurs pas tourné vers Paris.

Dans cette même période par contre, les projets de création et de développement de lignes de train font débat. En effet leur orientation en direction de Paris n'est pas sans interroger les décideurs locaux sur les conséquences de la mise en place sur le territoire d'un tel projet de transport. C'est au cours des années 1830 que voient le jour différents projets de train ce moyen de transport nouveau et rapide. L'inauguration de la première ligne de transports de voyageurs entre Paris et Saint-Germain-en-Laye en août 1837 donne un coup d'accélérateur à un système employant la traction d'une locomotive à vapeur. En août 1841, le conseil municipal de Fontenay-sous-Bois donne son approbation au passage du train par la commune qui n'est encore qu'un village de 1 640 habitants. Mais le chemin (de fer) est long pour arriver jusqu'à Fontenay. Il faut plus de 18 ans pour que le projet ne voie le jour. Vue la proximité de Paris, un tel délai est étonnant. Il y a déjà là un fossé entre la décision et sa réalisation. Le train c'est en effet, au début de son histoire surtout, des hésitations techniques, un tracer à négocier avec des collectivités qui sont sous la pression des propriétaires et des investissements colossaux.

En 1841 les édiles avaient répondu à une demande formulée en juillet par la Compagnie des chemins de fer de l'Est représentée par le général Jean-Baptiste Dommanget qui demandait à la commune un accord de principe sur le tracé envisagé. Celui-ci ménage les intérêts des propriétaires puisqu'il est prévu qu'il passe entre en bordure du bois de Vincennes dont une partie fait partie du territoire communal. Le train doit passer entre le parc (le Bois) et le village. La gare est prévue à l'emplacement de l'actuelle gare du RER Fontenay-sous-Bois. Il s'agit d'une station de la ligne Paris-Bastille à Marles-en-Brie. A cette époque, le tracé de la ligne longe la partie nord du Bois de Vincennes. Il n'y a pas d'habitation au sud de la ligne, la zone dite "retranchée du Bois" n'est vendue à Fontenay pour être lotie qu'en 1860. Les débats qui en 1841 ont abouti à l'accord de la municipalité pour l'arrivée du train de la Bastille ont été vifs. Diverses questions à propos de l'impact de la mise en place du train se posent

alors. Les propriétaires fontenaysiens s'interrogent sur l'effet que peut avoir le train sur la valeur de leurs biens. Sur les passagers peut-être indésirables qui pourraient être transportés jusqu'à chez eux. Il est intéressant de noter que ces questions reviennent encore de nos jours lors des concertations sur les transports publics. C'est là une permanence de l'actualité face aux "risques" que fait courir le changement.

Mais le projet prend du retard. Les élus municipaux s'en plaignent à plusieurs reprises avec une certaine régularité. Les registres des réunions du Conseil qui conservent les délibérations en sont les témoins. Après dix ans d'attente, en 1851, le conseil municipal adresse une demande au sous-préfet de Sceaux, "autorité supérieure" pour se plaindre du retard de la réalisation du projet. En 1854, le sous-préfet est à nouveau interpellé par les élus de Fontenay qui protestent contre des modifications du tracé, découvertes par le maire Jacques Boschot, et qui empièteraient sur certaines propriétés. Le représentant de l'Etat prend des dispositions pour remettre les choses en ordre et calmer les esprits. Le 12 mai 1856 le conseil municipal proteste à nouveau avec plus de vigueur. Cette fois les élus déclarent "qu'il serait réellement déplorable de voir toute leur espérance, que l'établissement du chemin de fer avait fait naître, s'évanouir, ainsi que les projets formés par l'administration pour aider le développement que devaient prendre les constructions par suite du rapprochement relatif de la capitale, Fontenay, à cause du chemin de fer ne se trouvant plus qu'à quinze minutes de la Bastille." Les termes du débat sont posés avec force. La question du rapprochement de Paris par un moyen de transport rapide est devenue un enjeu de développement !

A l'autre bout de la commune cependant les travaux se développent à la même époque. La compagnie de l'Est met en place une voie de chemin de fer, la ligne 40, qui relie Paris à Mulhouse. Les trains passent à partir de juillet 1856 dans la plaine de Fontenay sans s'y arrêter. Ils traversent pendant un siècle des paysages ruraux sans même ralentir en direction du viaduc du Perreux appelé aussi Pont de Mulhouse. C'est sur ce tronçon qu'à la même époque est ouverte une ligne qui dessert Nogent-sur-Marne. Les trains viennent de Paris via Pantin, Noisy-le-Sec et Rosny. Il y a huit allers-retours quotidiens en semaine et quinze les dimanches et jours fériés. On est clairement là dans le développement d'un tourisme dominical, de nombreux Parisiens du Second Empire profitant du train pour aller se promener sur les bords de la Marne.

Mais la ligne la plus attendue est celle du Paris-Bastille dont le premier train arrive (enfin !) à la gare de Fontenay-sous-Bois le 22 septembre 1859. Le bâtiment qui surplombe les quais a la forme d'un modeste chalet de style alpin comportant un étage. Le succès de cette desserte qui réduit fortement la durée transport pour se rendre à Paris est immédiat. Fontenay se développe alors rapidement. Avec l'arrivée du train, en moins de dix ans, la population double puis la croissance s'accélère encore jusqu'à la fin de la période napoléonienne. On passe

de 1 760 habitants en 1856, population d'un village à 3 092 en 1866 puis à 5 378 en 1872. A cette époque Fontenay-sous-Bois est devenue une petite ville. L'arrivée du train a favorisé l'installation d'usines dans la partie ouest de la commune, non loin de la gare justement. Des établissements de taille relativement importante se sont installés. D'autres sont plus modestes disséminés dans le tissu pavillonnaire. Le train permet le développement migrations pendulaires. Si nombre d'ouvriers travaillent dans les entreprises locales, d'autres, habitants Fontenay, prennent le train tous les matins pour aller travailler à Paris, par exemple dans le quartier du faubourg Saint-Antoine où les ouvriers du meuble et les monteurs en bronze s'activent. En 1901, profitant des bienfaits du train et de sa nouvelle intégration à l'économie parisienne, Fontenay a dépassé 9 300 habitants. Le train est réellement le moteur de ce développement. Ainsi l'usine de pianos Gaveau installée en 1896 sur 14 000 mètres carrés profite à plein de la ligne de chemin de fer. Une partie de ses 400 ouvriers et ouvrières l'empruntent quotidiennement mais aussi le bois et les matières premières qui sont utilisées dans la production arrivent directement par la gare de marchandise qui se trouve à proximité directe sur un terrain partagé entre Vincennes et Fontenay. Une petite voie de chemin de fer à écartement réduit, raccordement ferroviaire privé va même jusqu'à l'usine. L'usine pharmaceutique Hoffmann-La Roche qui s'implante en 1903 à proximité de Gaveau avec des centaines d'ouvriers choisi aussi ce secteur pour bénéficier des avantages du chemin de fer avec là encore une connexion privée dédiée à l'usine.



Gare de Fontenay-sous-Bois en 1908.

Les chiffres de fréquentation relevés par le chef de gare et ses adjoints cette année là sont significatifs du succès considérable de ce moyen de transport. Ce ne sont pas moins de 611 726 qui ont pris le train dans cette gare. Cela fait plus de 11 731 voyageurs par semaine soit 1 675 par jour ! Des ouvriers se rendent à Paris travailler, d'autres en viennent pour se rendre dans les usines de Fontenay.

Et le succès du train n'est pas prêt de se démentir. Dans les années 1930 alors que la ville est devenue assez importante avec plus de 30 000 habitants, la gare est elle notoirement sous-dimensionnée. Le train s'est imposé comme un élément vital pour de nombreux Fontenaysiens. A l'époque du Front populaire, les retards posent problème et sont régulièrement dénoncés. Ainsi le journal de cellule des communistes du quartier de la gare intitulé *L'avenir* s'en émeut dans son numéro de janvier 1938. A propos du train de 8h41 il écrit : "beaucoup d'employés prennent ce train qui devrait normalement les amener à Paris avant 9 heures. Or, ce train est régulièrement en retard chaque matin. Tout le monde attend, par le froid, la pluie ou la neige de longues minutes avant qu'il n'arrive, d'où mécontentement général. Pourquoi la compagnie emploie-t-elle se cette ligne du matériel très vieux, cause sans doute de ce retard régulier ?"

Les problématiques de vétusté du matériel et de manque d'investissement et d'entretien décrites à cette époque sont exactement les mêmes qu'actuellement sur les lignes du RER. Les protestations engendrées suivent de près une autre mobilisation, portée en juin 1937 par le Comité local de propagande et d'action syndicale organisée dirigée par le communiste Fernand Nonza de la rue des Carreaux. Une réunion de protestation entend s'opposer, avec des syndicalistes cheminots, des passagers à la volonté de l'entreprise qui gère la ligne des chemins de fer de supprimer, sans doute par mesure d'économies, "des trains de voyageurs sur la ligne de Vincennes". Le public visé est "la population laborieuse", celle qui justement a besoin du train pour se rendre à son travail.

C.G.T. — F.S.I.

**COMITÉ LOCAL DE PROPAGANDE ET D'ACTION SYNDICALES**  
de FONTENAY-SOUS-BOIS

---

**La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est voulant supprimer les trains voyageurs sur la ligne de Vincennes,** le COMITÉ de PROPAGANDE et d'ACTION SYNDICALES de FONTENAY-sous-BOIS, soucieux de défendre les intérêts des usagers, convie la population laborieuse, sans distinction d'opinion, à assister au

**MEETING**  
**de Protestation**

---

**VENDREDI 25 JUNI 1937**  
à 20 h. 30, SALLE du CAFÉ DE LA MAIRIE  
8, Place d'Armes, à FONTENAY-SOUS-BOIS  
où sera constitué un  
**Comité de Défense des Usagers**

---

ORATEURS DU COMITÉ LOCAL  
Un REPRÉSENTANT de la FÉDÉRATION NATIONALE des TRAVAILLEURS des CHEMINS de FER

**Contre la suppression des trains voyageurs**  
tous les usagers présents à cette grande Réunion.  
*Le Comité local.*

---

Tract du Comité local de propagande et d'actions syndicales, 1937, Archives municipales de Fontenay-sous-Bois, don Dominique Codevelle

A l'occasion de cette réunion, un comité d'usagers est effectivement créé. La presse locale se fait l'écho de l'action de cette nouvelle organisation qui au fil des mois réussit, par des réunions, des pétitions et diverses publications, à faire en sorte que la fréquence des trains de voyageurs desservant Fontenay-sous-Bois ne soit pas diminuée. Revendications importantes à une époque où, la question du service public ferroviaire est au cœur des débats avec le projet de création, effectif au 1<sup>er</sup> janvier 1938, de la SNCF pour les grandes lignes.

Mais un autre acteur du transport en commun est à l'œuvre dans la région et à Fontenay-sous-Bois dans cette première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Il s'agit du tramway. C'est dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle que sont apparues les premières compagnies de tramway électrique. Parmi elles la Compagnie des chemins de fer nogentais et celle des tramways de l'Est parisien qui finissent par s'unir en 1905. Dès mars 1900, le quartier Ouest de Fontenay est desservi puisque la CCFN le tram partant du boulevard de Ménilmontant arrive à Fontenay via Vincennes. Il entre dans la ville par le carrefour des Rigollots, monte l'avenue de la République puis bifurque à gauche sur la route stratégique afin de rejoindre Rosny-sous-Bois.



Tramway à Fontenay-sous-Bois, carrefour des Rigollots, 1923, Archives Municipales de Fontenay-sous-Bois.

Ce moyen de transport rapide et régulier qui en plus de relier Fontenay à Paris, traverse la commune et en dessert de nombreux quartiers par différents arrêts. On n'est comme avec le train dans une situation de transports passants à la périphérie de la commune mais plutôt dans le cadre d'une pénétration des transports au cœur de la ville.

Les tarifs sont d'ailleurs relativement peu onéreux ce qui accentue le succès du tram. Le trajet complet coûte 30 centimes en seconde classe et 45 en première. Une seconde ligne, mise en place par la CTEP est inaugurée le 28 mars 1902. Elle relie la gare de Fontenay-sous-Bois à la place de l'Opéra via Montreuil et Bagnolet en une heure et quinze minutes. Plusieurs Fontenaysiens sont employés des compagnies de transport comme le père de l'actrice Suzanne Flon qui dans les années 1930 alors que sa fille commence des études pour devenir institutrice, conduit le tram qui fait le trajet de Fontenay au cœur de la capitale. Une autre ligne de tram fait l'objet de transports très particuliers. En 1912 en effet, la ville de Vincennes, très densément peuplée avec plus de 38 000 habitants sur une superficie de moins de 2 km<sup>2</sup> constate que son cimetière est complet. Elle n'a pas la place de l'agrandir. Pour solutionner le problème, la ville achète un terrain à la commune de Fontenay situé dans sa partie nord-est à la frontière avec Rosny. Pour transporter les morts de Vincennes au nouveau cimetière de Vincennes situé à cinq kilomètres de là, est créée, à l'exemple de Milan en Italie, la première et seule ligne de tramway funéraire de France. Le tramway partait de la mairie de Vincennes, entrainé à Fontenay par les Rigollots, remontait l'avenue de la République puis descendait l'avenue Victor Hugo jusqu'à son numéro 296. Le cimetière était en retrait de la rue d'une cinquantaine de mètres afin de permettre au tram de se garer. Celui-ci était de couleur noire et comportait quatre compartiments : un pour le wattman, un pour les employés des pompes funèbres, un pour le clergé et un pour les familles. Les cercueils étaient disposés sur les côtés du véhicule dans des emplacements spéciaux. Ses convois funéraires par tram se poursuivirent jusqu'en 1934.

A bien y réfléchir, la durée de vie du tramway et de ses installations fut relativement courte. Dès 1927, le Conseil général de la Seine décide du démantèlement du réseau de tramway. Il y a pour cela des raisons techniques avec le développement des autobus à pétrole. Il y a aussi des raisons urbanistiques et paysagères. Les installations électriques des trams avec les câbles en hauteur, les piliers, les rails qui s'accordent mal, pensait-on alors avec le développement de la circulation automobile. En quelques temps, au tournant de 1930 les rails des trams sont recouverts par une couche de bitume. Les lignes d'autobus 118 (de Paris en direction de Rosny), 122 (d'Opéra à Fontenay via Bagnolet et Montreuil) et 114 (du cours de Vincennes à la gare de Fontenay) remplacent celles du tramway. Cette dernière est d'ailleurs utilisée par les jeunes Fontenaysiennes admises au lycée à Paris qui sont scolarisées à Hélène Boucher cette cité scolaire du XX<sup>e</sup> arrondissement.



Mais là encore, comme pour le train au siècle précédent, les attentes de la municipalité et des habitants de Fontenay sont en décalage avec la réalisation du projet. Si l'enquête publique de 1936 reconnaît l'utilité d'un prolongement vers Fontenay le rapport entre les investissements et travaux à engager et les profits attendus en terme de fréquentation n'est pas très favorable. Avec la guerre de 1939-1945, le projet est mis en sommeil. Et on en reste là. Les agents immobiliers et les promoteurs n'en font pas moins un argument de vente durant des décennies pour faire monter les prix des biens dans l'ouest de Fontenay. On s'installe là dans le temps long avec la présence des ateliers d'entretien dans la commune qui emploient de nombreux habitants parmi les 330 agents qui y travaillent encore de nos jours à l'entretien du matériel de la ligne 1 mais aussi l'ensemble des rames sur pneumatique du métro parisien. Les projets de prolongement vers Fontenay restent un arrière-plan toujours présent...



Les ateliers du métro à Fontenay dans la seconde moitié des années 1960, coll. Association des Ami-e-s de Fontenay-sous-Bois.

Mais les transports et les déplacements à Fontenay-sous-Bois sont aussi largement tributaires des plans de l'Etat en particulier dans les années 1960 qui voit apparaître un plan masse pour la création d'une ZUP dans l'est de la commune avec au cœur de la ville un échangeur autoroutier entre la A17, la A86. Ce projet autoroutier est combattu par la municipalité de gauche élue en 1965 et finalement modifié après de longs combats et d'âpres négociations. L'autoroute

A86 ne traverse pas la ville en son milieu mais est repoussée à l'est en parallèle de la voie de chemin de fer du Paris Mulhouse. C'est aussi à la fin des années 1960 que la ligne de train qui dessert Fontenay-sous-Bois depuis 1859 devient un des tronçons du métro régional. Le 14 décembre 1969, un dernier train part de la gare de la Bastille en direction de Boissy-Saint-Léger. C'est à partir de cette date et de la nouvelle gare située sous la place de la Nation que s'élancent désormais les trains qui passent par Fontenay-sous-Bois. Cette ligne devient officiellement celle du RER A en 1977. Dès 1971, une seconde branche est prévue en direction de Noisy-le-Grand. Elle doit faire halte à l'Est de Fontenay dans une nouvelle gare appelée Val-de-Fontenay. Mais le projet en tranchée ouverte avec viaduc est immédiatement rejeté par la municipalité qui craint que la ville ne soit "défigurée". Une bataille s'engage entre la ville et l'Etat à propos de ce projet. Pétitions, manifestations, campagnes d'affichage rythment la vie locale durant cinq années.



Affiche pour obtenir le RER en souterrain, début des années 1970

Archives municipales de Fontenay-sous-Bois.

Cette lutte à la fois municipale et politique prend des formes multiples et parfois étonnantes. En 1975, le préfet du Val-de-Marne, Jean Vaudeville, venu en visite est même retenu, on dirait aujourd'hui séquestré, une journée entière dans l'hôtel de ville de Fontenay. Quelques mois après la ville obtient satisfaction avec le passage du RER en souterrain.



Les travaux du RER en souterrain vus depuis Val-de-Fontenay,  
Archives municipales de Fontenay-sous-Bois.

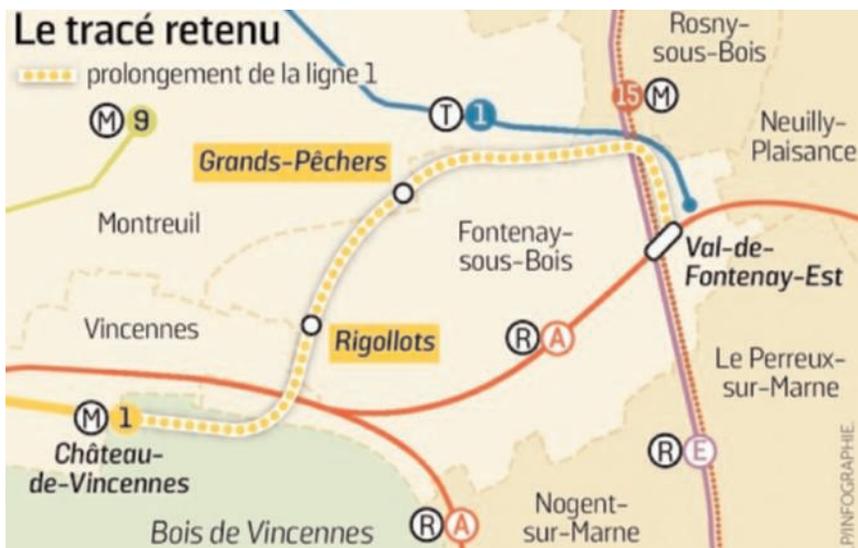
La gare Val-de-Fontenay du RER A est inaugurée par le maire Louis Bayeurte le 4 décembre 1977. La ville a obtenu gain de cause. Seul souci, le tronçon en direction de Noisy part de Vincennes et son embranchement fait une fourche qui oblique vers l'est quelques dizaines de mètres en amont de la gare de Fontenay-sous-Bois. Ce tracé qui empêche de traverser Fontenay en RER est vécu comme une injustice prise en rétorsion face aux luttes menées par la ville pour obtenir des modifications des plans initiaux. Fontenay a bien deux gares de RER mais sur deux branches différentes de la ligne A. Avec cette nouvelle gare, le cœur de Paris est désormais à moins d'un quart d'heure des grands quartiers d'habitation de la ZUP de Fontenay. C'est cette gare qui en 1999 est intégrée à la ligne E du RER de Saint-Lazare à Tournan. La gare du Val-de-Fontenay devient une interconnexion avec le RER A. Ce nouveau lien est un atout majeur dans la politique de développement d'une zone d'emploi tertiaire engagé depuis les années 1980. Ce développement d'une zone d'emplois et la proximité de Paris

(Fontenay est limitrophe du Bois de Vincennes) deviennent des arguments pour développer de nouveaux moyens de transports plus écologiques et de renforcer l'intégration de Fontenay dans des réseaux nouveaux : Vélib avec ses trois stations et Autolib avec ses cinq stations font partie de ces moyens de transports alternatifs. Leur développement est encouragé par le celui du pôle de Val-de-Fontenay devenu une zone économique majeure de l'Est parisien avec l'arrivée et le développement de nombreux sièges sociaux de grandes entreprises dont en 2016 le campus de la Société générale, nouveau siège social appelé *Les Dunes*.



Le siège de la Société générale vu de la gare de Val-de-Fontenay en 2016.

Aujourd'hui les transports à Fontenay-sous-Bois voient se développer une nouvelle centralité. La zone du Val accueille déjà plus de 35 000 emplois. L'objectif à court terme est d'en abriter 50 000. Ce n'est pas une mince affaire pour une commune de 54 000 habitants. La gare de Val-de-Fontenay est devenue par son trafic la seconde d'Ile-de-France (hors de Paris) après la défense. Elle voit passer plus de 42 000 voyageurs par jour alors que celle de Fontenay-sous-Bois atteint les 10 000 passagers quotidiens. Le but de la ville est aujourd'hui de faire de cette gare un véritable hub multimodal. Il y a déjà les RER A et E, sept lignes de bus (116, 118, 122, 124, 301, 524 et 702) et une station d'Autolib. Une requalification complète de la gare est en préparation. En effet, ses dimensions datant d'une quarantaine d'années ne sont plus adaptées au trafic actuel. Elles le sont encore moins au regard des projets de développement



Carte des transports en commun existants ou prévus pour le hub de Val-de-Fontenay.

Un vaste projet de construction d'une nouvelle gare a été conçu afin d'accueillir dans les prochaines années différents transports. La ligne 1 du tram prolongé depuis Noisy-le-Sec dont l'arrivée est prévue en 2019. Le tracé définitif du prolongement de la ligne 1 du métro a été validé en 2016. Son arrivée à Val-de-Fontenay via les Rigollots et les Grands-Pêchers a rendu le projet économiquement viable. Sa mise en œuvre est envisagée pour les années 2024-2025. L'arrivée du métro du Grand Paris Express, ligne 15, a été actée à l'horizon 2030. Ces projets montrent, par les transports, une intégration de la ville de Fontenay-sous-Bois à la métropole du Grand Paris. On est loin du village de 1790 pour les habitants duquel aller à Paris était une véritable expédition. Les évolutions successives ont fait de cette cité un des appendices d'une métropole parisienne complètement intégrée. Le développement des transports est un des aspects majeurs de cette intégration.

**LOIC DAMIANI**  
**FONTENAY-SOUS-BOIS**

## NOTES

- 1) Cité par Naudet (Georges), *L'histoire de Fontenay-sous-Bois*, Paris, 1980, page 195.





chemins ne suffisent plus : il faut traverser la Marne. C'est pourquoi un bac a été installé à Bry-sur-Marne, pour aller à Nogent et se rendre plus au nord.

La Marne n'est pas une rivière facile. La navigation est contrariée par les fluctuations de son cours. Pourtant, en 1766, près de 1 200 bateaux chargés de grains, de farine, de bois ou de charbon arrivent à Paris par la Marne<sup>1</sup>. Ce sont donc quelques embarcations remplies de marchandises qui passent chaque jour, selon les conditions de navigation. Les bateaux qui remontent le cours peuvent être tractés à partir du chemin de halage. Le trafic par voie fluviale reste donc modeste.



Carte de Cassini, planche des environs de Paris, 1790, version colorisée, reproduction partielle (coll. Bibliothèque nationale de France)

Le trafic par voie terrestre est plus intense. En effet, Champigny est traversé par l'une des grandes routes qui mènent de Paris aux provinces de l'est du royaume. La "route de Rozay" conduit vers la Lorraine puis l'Alsace par le col de Saverne. Partant de Paris, elle passe la Marne sur le pont de Saint-Maur, en pierre et en bois, pourvu d'un moulin, et traverse le terroir de Champigny d'ouest en est.

Les cartes du XVIII<sup>e</sup> siècle montrent précisément le tracé et l'inscription dans le paysage de la route<sup>2</sup> royale. Elle est globalement linéaire sauf au niveau du village de Champigny car l'ancienneté du bourg impose quelques courbes plus resserrées. Elle est pavée et bordée d'arbres avant et après le village. Au niveau de la Fourchette, elle se divise en deux sections. L'une conduit à Bry-sur-Marne et Villiers puis se prolonge par des voies qui ressemblent davantage à des chemins ; l'autre mène à Champigny et conserve ses caractéristiques de route royale.

L'importance du trafic routier à Champigny, la fréquence des passages comme la nature des véhicules ne sont pas connues<sup>3</sup>. Cependant, des études plus générales permettent d'avoir une idée de la situation locale. Sur les grandes routes, le transport des voyageurs est assuré par les voitures publiques des Messageries mises en régie ou en ferme par l'Etat royal. Les fourgons sont les voitures les plus lourdes, les plus lentes et les plus inconfortables. Ce sont les moyens de transport des plus pauvres. Quand les revenus sont plus élevés, il est possible d'utiliser les carrosses, à quatre roues, moins chers mais moins rapides que les diligences, mieux aménagées. Les chaises de poste sont les plus rapides et les plus confortables, mais aussi les plus chères des voitures publiques.

Le transport des marchandises est assuré par roulage, avec des charrettes à deux roues ou des charriots à quatre roues, tirés par des chevaux. Les voituriers signalés à Champigny participent au trafic local de marchandises.

La vitesse sur les routes pavées est d'environ 7 lieues par jour, soit moins d'une trentaine de kilomètres, si les conditions de circulation restent correctes. A Champigny, la montée de la "côte", le long du versant du plateau, est une difficulté incontournable. Les chevaux des véhicules trop lourdement chargés peinent à avancer. Les voyageurs sont souvent invités à descendre pour soulager les animaux.

La route royale qui passe à Champigny fait partie des grands axes que l'Etat royal s'efforce de développer au XVIII<sup>e</sup> siècle, afin de faciliter les échanges et de stimuler l'économie du royaume. Comme toutes les routes royales, elle est régulièrement entretenue<sup>4</sup>. Cependant, l'Etat royal n'est pas le seul décideur ni le seul financeur. Au-delà de Sézanne, la route perd de sa superbe car la province de Champagne ne veut pas investir pour une voie dont elle conteste l'importance<sup>5</sup>. A Champigny, elle doit composer avec le bâti existant dans sa traversée du village. Le seigneur de Champigny est disposé à améliorer la situation mais il applique une démarche pragmatique dont témoigne l'article XXIII du règlement pour la paroisse qui est adopté à sa demande en 1769 : "Et pour éviter aux entreprises sur la voie publique, et pourvoir aux défauts qui se trouvent dans l'alignement des rues et carrefours de Champigny ; ordonnons que tous les particuliers, sans exception, qui voudront reconstruire tout ou partie des murs qui donnent sur les rues, seront tenus de prendre de nous un alignement, sous peine de 10 liv[res] d'amende contre le propriétaire et le maçon solidairement, même de démolition, s'il y échet."<sup>6</sup>. Cette volonté de ne pas aller au conflit en ordonnant la destruction de ce qui est en place ne permet pas de donner la largeur ni la linéarité attendues à la voie royale dans sa traversée de Champigny. La Grande Rue du village demeure courbée et relativement étroite pour longtemps encore.

1840-1920

## ACCOMPAGNER L'INTÉGRATION À L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

La révolution des transports liée à la révolution industrielle touche Champigny à partir des années 1840. C'est d'abord la construction du pont de Champigny, qui permet de passer la Marne et de simplifier la liaison avec Saint-Maur et La Varenne, en cours d'urbanisation. Constitué d'un tablier de bois posé sur des piliers en pierre, ce pont est inauguré le 31 juillet 1842 par le comte de Rambuteau, préfet de la Seine.

Le grand changement est cependant l'arrivée du chemin de fer dans les années 1850. En 1857, avec l'ouverture du tronçon Nogent-Nangis de la ligne Paris-Belfort de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, une première voie ferrée traverse le nord du territoire communal<sup>7</sup>. Elle a nécessité la construction du grand viaduc de Nogent au-dessus de la Marne et l'aménagement d'un talus qui domine la plaine de Champigny pour éviter les pentes trop importantes. Aucune gare n'est prévue à Champigny sur ce tracé, mais les habitants de Coeuilly peuvent se rendre jusqu'à la station de Villiers pour prendre le train.

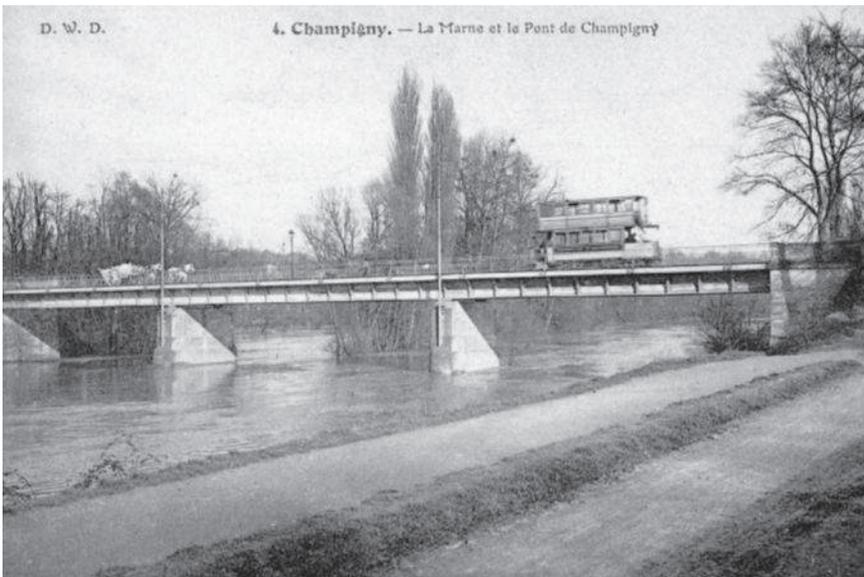


“Notice sur le chemin”, publiée dans Les chemins de fer illustrés, 1859  
(coll. Archives départementales du Val-de-Marne)

En 1859, une nouvelle voie ferrée est ouverte au sud de Champigny par la Compagnie des chemins de fer de l'Est : la ligne Bastille-La Varenne<sup>8</sup>. Elle est dotée de plusieurs gares, dont celle de “Champigny”, située sur le territoire de Saint-Maur. L'emplacement et le nom même de la gare montrent qu'il s'agit bien d'une station pour les Campinois. En effet, les principaux foyers de peuple-

ment de Saint-Maur sont encore situés à proximité du pont de Joinville (Saint-Maur-des-Fossés) et à l'intérieur de la boucle de la Marne (Adamville et La Varenne), à l'écart de cette nouvelle gare. Cette dernière, en revanche, est facilement accessible pour les Champinois qui n'ont qu'à traverser la Marne par le pont de Champigny, construit dix-sept ans plus tôt. En 1860, le trajet pour Paris coûte en semaine 1 franc en 1<sup>ère</sup> classe, 0,75 franc en 2<sup>e</sup> classe, 0,40 franc en 3<sup>e</sup> classe et respectivement 1,25 franc, 1 franc et 0,40 franc les dimanches et jours fériés<sup>9</sup>.

La guerre de 1870-1871 marque une rupture dans le développement des transports à Champigny. Le territoire de la commune est le lieu de violents affrontements, en particulier lors de la bataille de Champigny, entre le 30 novembre et le 2 décembre 1870. La tentative pour briser le siège de Paris est un échec, mais les combats ont dévasté le village. 74 maisons sont plus ou moins détruites. Le pont sur la Marne a été coupé, en septembre 1870, dès le début du siège, afin d'empêcher la progression des troupes allemandes vers la capitale<sup>10</sup>.



Le nouveau pont de Champigny, carte postale, 1905-1910  
(coll. Archives communales de Champigny)

La reconstruction rapide après la fin de la guerre dote la commune de nouveaux bâtiments publics, plus grands et plus modernes (mairie, groupe scolaire, salle des fêtes). Un nouveau pont est construit dès 1874<sup>11</sup> : un tablier métallique,

capable de supporter des charges lourdes, est posé sur les anciens piliers de pierre. La disparition d'une partie du bâti ancien permet de rendre le tracé de la grande rue qui traverse le village plus linéaire : la voie présente moins de courbe mais reste relativement étroite.



Le bas de la côte de Champigny, carte postale, 1905-1910  
(coll. Archives communales de Champigny).

A gauche, l'ancienne route, devenue rue du Monument ;  
à droite, la nouvelle route, dite notamment "de Provins", à la pente plus douce.

Le chantier routier le plus important concerne la partie de la route principale qui gravit le versant du plateau de Brie. L'ancienne voie, très raide, est doublée par une voie nouvelle, plus large et moins pentue. L'ancienne voie, dénommée rue du Monument après l'érection du monument commémoratif de la bataille de Champigny en 1873 et de l'ossuaire franco-allemand en 1878, est délaissée au profit de la nouvelle route de Provins<sup>12</sup>. Les deux rues se rejoignent au sommet du plateau, à proximité du nouveau fort de Champigny, construit sur le territoire de Chennevières en 1878<sup>13</sup>. L'aménagement de la nouvelle route nécessite d'entailler certaines portions de la côte, d'édifier des murs de soutènement et des parapets, et de réaliser des passages pour permettre l'écoulement des eaux du versant vers la Marne.

Un autre chantier de grande ampleur est ouvert dans la plaine de Champigny. Un tronçon de la ligne de Grande Ceinture permettant de connecter entre elles les lignes qui rayonnent à partir de Paris traverse Champigny du nord et sud.

Aménagé sur un talus, il coupe le bas de Champigny en deux, n'autorisant plus le passage d'est en ouest que sous quelques ponts ou tunnels. Les habitants voient ainsi apparaître dans le paysage le pont au-dessus de la route principale qui traverse la commune de part en part, destiné à devenir un des éléments de repère pour se situer dans la ville. Pour franchir la Marne au sud, le chemin de fer de Grande Ceinture passe sur un pont métallique, constitué de poutrelles entrecroisées et rivetées entre elles, reposant sur un pilier central, autre élément de repère pour les Campinois.

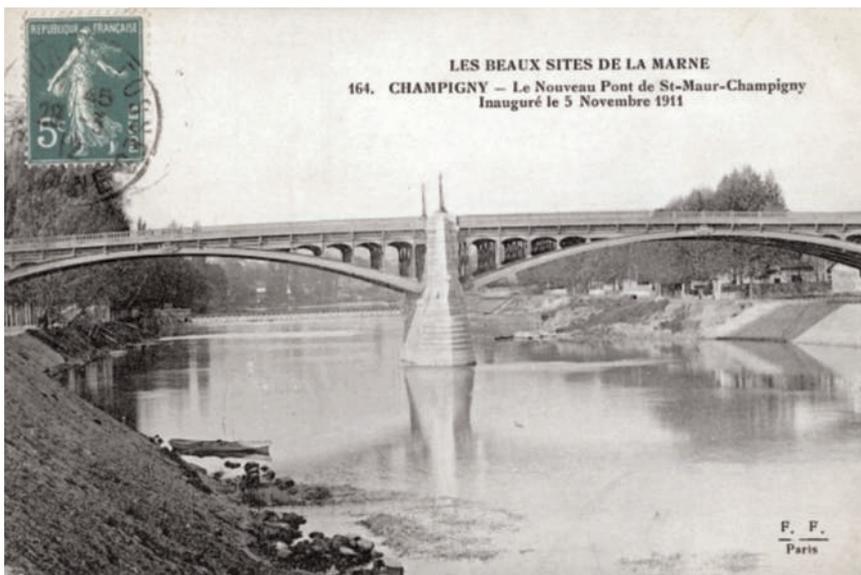
En peu de temps, Champigny parvient à surmonter les conséquences des destructions de 1870-1871. La commune connaît une croissance spectaculaire de sa population : de 2 190 habitants en 1872 (2 353 habitants en 1866), elle passe à 2 813 en 1876, 4 624 en 1891, 6 655 en 1910 et 10 426 en 1911<sup>14</sup>. La transformation urbaine, de gros village en petite ville de banlieue, s'accompagne d'une transformation de l'offre de transport, l'une influant sur l'autre.



La gare du Plant, carte postale, vers 1905-1910  
(coll. Archives communales de Champigny)

En 1879, une première gare est ouverte sur le territoire de Champigny. La gare du Plant est une station sur la ligne de Grande Ceinture. Elle dessert un secteur de Champigny qui s'urbanise très rapidement au cours des années suivant son ouverture. Les habitants se plaignent immédiatement de l'insuffisance du trafic et font une pétition au ministre des Travaux public pour demander une

augmentation de la fréquence des trains<sup>15</sup>. Quoi qu'en laissent penser les protestations, justifiées par rapport aux attentes de la population, la ville de Champigny est plutôt bien desservie : deux gares situées à proximité de son centre la relient à la capitale.



Le pont du Petit-Parc, carte postale, vers 1911  
(coll. Archives communales de Champigny)

Malgré les améliorations apportées au transport ferroviaire, Champigny reste encore enclavé dans son méandre de la Marne dans les années 1880. Le développement urbain suppose de faciliter les relations avec les communes voisines. Le pont de Joinville, par où passe la route principale de Champigny (alors route départementale n°21), est modernisé et élargi en 1906 et 1910<sup>16</sup>. Deux ponts sont édifiés afin d'effacer un peu plus la frontière naturelle, difficilement franchissable, qu'est la Marne. En 1899, un pont constitué de trois grandes arches métalliques reposant sur des piliers de pierre permet de rejoindre directement Nogent sans avoir à faire un détour par Bry<sup>17</sup>. En 1911, le pont du Petit Parc, à la limite entre Joinville et Champigny, permet la traversée de la Marne sur deux grandes arches métalliques reposant sur un pilier central en pierre, pour passer à Saint-Maur.

Profitant de ces nouveaux ponts en mesure de supporter de lourdes charges, des lignes de tramways électriques sont mises en place. Ce mode de transport sur rail nécessite des infrastructures relativement faciles à installer et s'adapte parfaitement aux impératifs de la circulation urbaine de la banlieue parisienne des

années 1890-1900. En 1899, la Compagnie des tramways de Saint-Maur<sup>18</sup> ouvre la ligne 10 entre Joinville et Champigny. Les voitures empruntent d'est en ouest la route principale jusqu'au centre de Champigny où se trouve le terminus, car il est hors de question de leur faire gravir la côte. En 1902, la Compagnie des Chemins de fer de Nogent<sup>19</sup> ouvre la ligne 7 qui relie la gare de Champigny-Saint-Maur à la porte de Vincennes, via la gare de Nogent<sup>20</sup>. Les voitures à étage traversent Champigny du nord au sud en passant par le boulevard de Nogent et la rue de Bonneau, relativement pentue. Les deux lignes se croisent au niveau de la mairie de Champigny. Les cartes postales des années 1900 montrent les rails installés au milieu des chaussées pavées et le réseau des câbles suspendus où les perches des tramways récupèrent le courant électrique nécessaire<sup>21</sup>.

Dans les années 1900-1910, la ville de Champigny dispose donc d'un réseau de transport en commun cohérent, indispensable pour la relier à Paris et aux autres communes de la banlieue est<sup>22</sup>. Les cartes postales révèlent que les Campinois continuent à se déplacer à pied ou dans des voitures tirées par des chevaux. Quelques vélos sont repérables, ainsi que quelques magasins spécialisés dans la vente et l'entretien des cycles. Très peu de voitures automobiles sont visibles. D'ailleurs les piétons sont encore maîtres des rues, ce qui indique que la circulation n'est pas très dense ni considérée comme véritablement dangereuse.

Les Campinois utilisent les transports en commun pour se rendre à Paris ou dans sa banlieue principalement pour leur travail ou leurs affaires. Les Parisiens descendent aux stations de Champigny pour leurs loisirs. Le Théâtre antique de la Nature, ouvert en 1905 par le dramaturge Albert Darmont et qui attire des dizaines de milliers de spectateurs<sup>23</sup>, profite de la proximité de la gare du Plant (nommée à l'époque la "gare des théâtres") et des lignes de tramways. Il est en de même pour l'hippodrome du Tremblay, ouvert en 1906, qui draine les foules de parieurs venus assister aux courses de chevaux.

Lorsque la Première Guerre mondiale commence, Champigny a une position stratégique dans le plan de transport de l'état-major français. Au Plant, un embarcadère militaire a été aménagé avant-guerre et connecté à la ligne de Grande Ceinture. C'est un point de départ important pour les unités montant au front. En 1914, un reportage photographique, largement diffusé, montre le passage de matériel et de troupes en gare de Champigny-Saint-Maur. Durant toute la durée de la guerre, les convois se succèdent. Nombreux sont aussi les blessés qui arrivent à Champigny pour être pris en charge à l'hôpital militaire F120 installé en face de la mairie. A la fin du conflit, ce sont les corps des soldats tués réclamés par leur famille et transférés au cimetière communal qui sont acheminés par chemin de fer jusqu'à leur dernière sépulture<sup>25</sup>.

La Grande Guerre est aussi l'occasion d'une évolution inédite dans les transports. Une grande partie des hommes en âge de travailler étant appelés au front,

les femmes les remplacent. La presse ne manque de se faire l'écho de ces femmes occupant les postes de conductrices et de contrôleuses dans les tramways et des nouveaux comportements que leur présence occasionne<sup>26</sup>. Quand les hommes reviennent à la vie civile, les femmes doivent abandonner ces fonctions où elles ont pourtant fait preuve de leur efficacité.

## 1920-1945

### MODERNISER LES TRANSPORTS

Durant la Première Guerre mondiale, les progrès technologiques ont favorisé la mécanisation des armées. Les hommes et le matériel sont de plus en plus souvent acheminés par des véhicules à moteur. Les journaux locaux signalent d'ailleurs la multiplication des accidents provoquée par l'accroissement du trafic routier, pour l'essentiel lié aux activités militaires.

La croissance urbaine reprend avec vigueur après la Première Guerre mondiale. La ville compte 13 571 habitants en 1921, 27 450 en 1931 et 30 239 en 1946. L'augmentation de la population se traduit inévitablement par une demande plus forte en matière de transport et une intensification de la circulation. Les piétons champinois comprennent rapidement qu'ils ont intérêt à demeurer sur les trottoirs, même si les habitudes d'antan sont difficiles à perdre.



Plan des lignes autobus de la STCRP, 1931, secteur de Champigny-Saint-Maur (DR)



tiques et peut se mêler à la circulation sans difficulté. A Champigny, les lignes de tramways sont définitivement remplacées par des lignes d'autobus : la ligne 108 va de Coeuilly, sur le plateau jusque-là inaccessible, à Vincennes (château) via Joinville ; la ligne 119 va de Champigny (gare) à Vincennes (château) via Nogent ; la ligne 106 va de Champigny (rue de l'Égalité) à Vincennes (château).

L'Entre-deux-guerres est une période de modernisation destinée à répondre au défi de la croissance urbaine. Les pont de Joinville et de Champigny sont reconstruits en béton et dotés d'une chaussée plus large. Celui de Champigny est inauguré par Pierre Laval en 1935, celui de Joinville est achevé en 1943, après cinq années de travaux. Parallèlement, la ville de Champigny repense l'organisation de son réseau routier. Une carte portant la date de 1934 montre un projet de détournement de la circulation de la route principale (RN 304) vers le nord en la connectant depuis le haut du plateau à un nouvel axe le long de la Marne. C'est la première évocation d'une connexion envisagée deux décennies plus tard entre la RN 4 et l'autoroute A 4<sup>30</sup>. Pour faciliter la circulation sur la RN 304 dans la plaine de Champigny, un programme d'élargissement et d'alignement de la route principale est prévu rue Jean Jaurès. Les bâtiments concernés sont acquis par les autorités et les démolitions commencent à la fin des années 1930. La déclaration de guerre vient interrompre le programme. Champigny présente durant les années de l'Occupation le paysage d'une ville en ruines sans avoir subi la moindre destruction due à des combats ou des bombardements.

Bien moins destructrice en surface mais bien plus en profondeur est la réalisation, achevée en 1928, de la ligne complémentaire de la Grande Ceinture qui traverse Champigny du nord au sud. Une première section de 1 800 mètres environ, depuis Bry-sur-Marne, détermine le creusement d'une tranchée profonde permettant le passage de deux voies de chemin de fer, tandis qu'une seconde portion de 700 mètres environ nécessite le percement d'un tunnel qui débouche au pied du plateau, dans la vallée de la Marne, face à Saint-Maur-des-Fossés. Des postes de surveillance en béton munis de meurtrières sont installés à l'entrée du tunnel du fait de l'importance stratégique de ce contournement ferroviaire de Paris. En 1939, la gare du Plant, sur la ligne de Grande Ceinture, n'est plus utilisée pour le service voyageurs et uniquement pour le service marchandises.

Comme tous les Français vivant en zone occupée, les Champinois doivent supporter des conditions de vie pénibles durant les années 1940-1944. Les transports sont pénalisés par les pénuries et l'entretien précaire. La circulation automobile diminue considérablement faute de carburant, malgré les dispositifs de substitution tels les gazogènes. La circulation ferroviaire est incertaine et doit tenir compte des accidents sur le réseau (qui sont parfois dus aux sabotages de la Résistance intérieure, tel l'incendie d'un train de paille à Champigny dès avril 1941).

En 1944, l'intensification des bombardements des installations ferroviaires (notamment des gares de triage de Vaires et Villeneuve-Saint-Georges) perturbe encore davantage le trafic, même si Champigny n'est pas directement touché. Lorsque la Libération se rapproche avec l'avancée des troupes alliées vers Paris, la question des transports devient essentielle. Il s'agit à la fois de gêner la circulation des forces allemandes et de protéger les points de passage dont les forces alliées auront besoin pour continuer leur progression vers l'est et le nord de la France. A Champigny, la Résistance intérieure entre en action à l'appel du commandement FFI d'Ile-de-France à partir du 17 août. Une barricade est dressée sous le pont de chemin de fer de la RN 304 en direction de Vitry-le-François et un wagon bloque le passage à niveau sur la RN 303 en direction de Crécy-en-Brie. Des combats ont lieu pour le contrôle des ponts de Joinville et du Petit-Parc. Le pont de Champigny n'est pas touché. Le pont ferroviaire métallique entre Champigny et Saint-Maur est déminé par des résistants, mais les Allemands parviennent à faire sauter plusieurs arches du viaduc de Nogent. L'arrivée des Américains le 26 août délivre le bas de Champigny, mais il faut attendre le 27 août pour que les libérateurs puissent atteindre le haut de la côte et le fort de Champigny abandonné par les Allemands. Dans les jours qui suivent une multitude de soldats et de véhicules arrivés par le pont de Joinville intact remontent la RN 304 et la RN 303 en direction du front. Les Campinois ont la surprise de constater que parmi les combattants se trouvent des soldats français de la 2<sup>e</sup> division blindée du général Leclerc<sup>31</sup>.

## 1945-2015

### FAIRE FACE À L'INTENSIFICATION DES TRANSPORTS

La guerre terminée, la croissance démographique reprend rapidement. Champigny devient une des villes les plus peuplées de l'agglomération parisienne. Sa population passe de 30 239 habitants en 1946, à 36 903 en 1954, 57 876 en 1962, 70 419 en 1968 et 80 291 en 1975.

Dans les années 1950-1960, le parc automobile connaît une forte croissance en France. La circulation devient plus dense, en particulier en ville. Les premiers embouteillages font leur apparition à Champigny à la fin des années 1960, le matin et le soir, lorsque les automobilistes se rendent à leur travail où en reviennent.

Pour tenter de fluidifier le trafic, des aménagements sont entrepris au niveau des secteurs les plus sensibles. La rue principale de Champigny (RN 4, dénommée successivement dans sa traversée de la ville avenue Roger Salengro, rue Jean Jaurès, avenue Marx Dormoy) est progressivement dotée de feux tricolores pour réduire les accidents et éviter les encombrements au niveau des intersections<sup>32</sup>. Au début des années 1970, un passage souterrain est aménagé au carrefour de la



La circulation devant l'hôtel de ville de Champigny, carte postale, début des années 1970 (coll. Archives communales de Champigny)



Le centre-ville congestionné, photographie publiée dans *Champigny notre ville*, n°63, avril 1974, page 18 (coll. Archives communales de Champigny)

Fourchette pour limiter les croisements des flux de circulation en surface. Plus à l'est, sur l'avenue du général de Gaulle (dénommée successivement RN 303 puis RD 3), le franchissement de la ligne de Grande Ceinture a été amélioré par la réalisation d'un passage semi-enterré de la route sous les voies ferrées.

Malgré les aménagements réalisés, le passage des ponts ou des tunnels au niveau des voies de chemins de fer qui parcourent Champigny en tous sens demeure problématique et ralentit la circulation. Beaucoup de conducteurs ne font que traverser Champigny, mais tous finissent par converger vers la RN 4 afin de passer la Marne à Joinville en direction de Paris le matin, et inversement le soir, d'autant que les autres ponts sont tous encombrés aux heures d'affluence. Le franchissement de la rivière reste une difficulté, et une constante dans le temps.

Des années 1950 aux années 1980, l'Etat impose ses décisions dans le cadre de sa politique d'aménagement et d'urbanisme dans la région parisienne<sup>33</sup>. S'il a le contrôle de la plupart des leviers, il doit tenir compte de l'opposition de la municipalité de Champigny qui fait des problèmes d'aménagement des questions politiques<sup>34</sup>. La réalisation de l'autoroute A 4 est en une illustration.

Pour améliorer les échanges sur le territoire français et les relations entre les régions, l'Etat républicain, comme l'Etat royal autrefois, se préoccupe de l'amélioration du réseau routier. Il lance un plan de construction d'autoroutes à partir des années 1960. Après les autoroutes du Sud et du Nord, vient le tour de l'autoroute de l'Est. Comme toutes les autoroutes de cette période, elle part de Paris, suivant la vallée de la Seine puis de la Marne. Après avoir traversé la rivière au niveau de Joinville, l'A 4 s'étire au nord de Champigny. La construction du tronçon est l'occasion d'affrontements entre l'Etat et la municipalité. La préoccupation principale est d'ordre environnemental<sup>35</sup>. La municipalité est d'abord inquiète du sort réservé au site de l'hippodrome du Tremblay dont les départements de Paris et du Val-de-Marne veulent faire un immense espace de détente et de loisirs<sup>36</sup>. L'autoroute passe finalement en dehors de ses limites et le projet d'aménagement du parc peut être mené à terme<sup>37</sup>.

Le débat se déplace sur la tranchée creusée pour faire passer l'autoroute, située au pied d'une zone densément peuplée. La municipalité réclame la couverture de l'autoroute A 4, afin de limiter les nuisances sonores et de maintenir la continuité du tissu urbain, et demande aux riverains de la soutenir. Un comité de coordination des associations de la ville se met en place en 1972, animé par Alexandre Bazin. La raison l'emporte en 1973 et la couverture des voies est réalisée pour la section la plus critiquée<sup>38</sup>. Lors de l'ouverture du tronçon Saint-Maurice-Coutevroult en 1976, la municipalité peut se féliciter du résultat obtenu. Elle ne manque pas également de signaler que l'autoroute reste gratuite jusqu'en Seine-et-Marne et s'en attribue le mérite. En réalité, la protestation contre le péage en zone urbaine a été presque unanime, la plupart des villes traversées par



Bande-dessinée appelant à la couverture de l'autoroute A4 à Champigny, 1973  
(coll. Archives départementales du Val-de-Marne)

une autoroute en région parisienne comme en province ayant obtenu l'interruption du péage au niveau des agglomérations<sup>39</sup>.

La construction de l'autoroute A 4 réactive le projet de détournement du trafic routier afin de délester la RN 4 dans sa traversée de Champigny. En 1974, le projet prend la forme d'une bretelle autoroutière partant du haut du plateau au niveau du fort de Champigny et de la tour hertzienne pour rejoindre l'A 4 au niveau de la commune de Villiers. Le projet d'A 87 n'aboutit pas dans le contexte de la crise des années 1970 mais les terrains préemptés constituent une réserve foncière inutilisée pendant une trentaine d'années, qui traverse le territoire communal du sud-est au nord-ouest. Le désengorgement envisagé du centre-ville n'est donc plus possible, même si une partie du trafic qui passait par la RN 4 a été détournée sur l'A 4. Les embouteillages en matinée et en soirée demeurent. Les aménagements successifs entre le carrefour du Fort et la Fourchette, financés en partie par l'Etat, la région et le département, ont tenté d'apporter des améliorations, avec des succès inégaux. L'aménagement le plus spectaculaire est celui du carrefour du pont de Nogent où se croisent à la fois le trafic nord-sud entre Champigny et Nogent, le trafic est-ouest de l'autoroute A 4 et le trafic lié à la connexion avec l'autoroute A 86 dans sa partie nord. Si le secteur est souvent saturé, notamment aux heures de pointe, l'organisation très inhabituelle du carrefour permet d'apporter une certaine fluidité qu'une configuration plus classique n'aurait pas permise.

La politique actuelle est d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun et de délaissier leurs voitures, jugées trop polluantes<sup>40</sup>. L'importance donnée aux transports en commun n'est pas récente, même si les motifs ont pu varier dans le temps. Après 1945, il s'agit de permettre à l'ensemble de la population de circuler quand elle en a besoin alors que la plupart des habitants ne disposent que de leurs pieds ou d'un vélo pour se déplacer. La voiture reste pendant des années encore un produit réservé au plus aisés. Le développement du réseau des bus est donc une nécessité impérieuse, d'autant que la ville s'étend rapidement à mesure que la population s'accroît.

La démocratisation de l'automobile à partir des années 1960, ne change pas fondamentalement la donne. Les autobus restent indispensables car les Campinois qui les utilisent sont de plus en plus nombreux. De nouvelles lignes sont créées afin de relier les divers quartiers entre eux et aux gares qui restent très fréquentées. La ligne 119 est remplacée par la ligne 116 à la desserte améliorée, les lignes 106 et 108 sont complétées par les lignes 306 et 208. Les lignes 317, 201 et 308 densifient le maillage.

Les générations d'autobus se suivent en fonction des évolutions technologiques, des besoins constatés et des contraintes financières. La Régie autonome des transports parisiens (RATP) qui a pris le relais de la STCRP en 1948 a en charge cette gestion. Les usagers continuent d'apprécier l'arrivée de nouveaux véhicules, qui remplacent des matériels souvent poussés jusqu'à leurs limites.

Au Somua OP5 à trois portes des années 1950-1960, succède le Saviem SC10 à deux portes des années 1970-1980<sup>41</sup>, modernisé à plusieurs reprises et produit jusqu'à la fin des années 1980. A présent, les Renault Agora imposent leur masse dans la circulation, les plus impressionnants étant ceux de la version articulée qui augmente la capacité de transport. Les efforts des concepteurs des véhicules ne peuvent cependant résoudre le problème de la saturation des lignes à certaines heures. Même plus grand, même mieux agencé, un autobus plein à l'heure de pointe reste une épreuve pour les usagers d'aujourd'hui, qui ne manquent pas de se plaindre comme leurs prédécesseurs de la fréquence insuffisante des passages, de la variabilité des horaires, de la promiscuité parfois difficile à supporter.

Aujourd'hui comme hier, le train reste un moyen de transport très utilisé par les Campinois, principalement pour se rendre à leur travail et en revenir. Les différentes lignes d'autobus permettent toutes de rejoindre des gares, que ce soit celles de Villiers, de Nogent, de Champigny, de Joinville ou de Saint-Maur.

Dans l'immédiate après-guerre, la priorité est de remettre en état le réseau ferré et de refaire circuler les trains. En quelques mois, deux arches en béton armé remplacent les arches en pierre démolies du viaduc de Nogent. Les travaux de reconstruction permettent un retour à la normale dès 1945. Les usagers ne sont plus obligés de passer à pied d'une section de la ligne à l'autre.

La mise en place progressive d'un réseau de transport ferroviaire régional à partir de la fin des années 1960 s'inscrit dans le programme d'aménagement de la région parisienne<sup>42</sup>. Le nouveau réseau intègre des lignes existantes, améliorées ou prolongées jusqu'à la périphérie de l'agglomération parisienne. Il s'agit de faciliter les déplacements pendulaires depuis la petite et surtout la grande couronne. Les Champinois sont parmi les bénéficiaires de cette modernisation du transport ferroviaire, puisque deux des lignes leur sont facilement accessibles.

## UN ÉVÉNEMENT IMPORTANT A CHAMPIGNY

L'inauguration de l'électrification de la ligne a eu lieu le 14 janvier. Louis Talamoni, sénateur-maire et Pierre Vincenot, premier adjoint, conseiller général, assistaient à la cérémonie.

## Les gares desservies et les horaires

Grez - Ozoi-la-Ferrière - Notay-an-Dry - Emrainville - Les Yrès - Villiers - Boullereaux - Nogent Le Perreux - Val-de-Fontenay - Rosay-Neuilly-Plaisance - Rosay-aux-Bais-Perrière - Notay-le-Sec - Paudin - Gare de l'Est.  
Mêmes arrêts au retour.

### Horaires des trains Départ gare des Boullereaux vers Paris-Est.

5 h. 08; 29; 51 - 6 h. 13; 24; 48.  
7 h. 04; 16; 40; 47; 59  
8 h. 03; 21; 36; 51 - 9 h. 23; 51  
10 h. 21; 51 - 11 h. 21; 51  
12 h. 21; 51 - 13 h. 21; 51  
14 h. 21; 51 - 15 h. 21  
16 h. 21; 51 - 17 h. 21; 51  
18 h. 21; 51 - 19 h. 21; 51  
20 h. 21; 51 - 21 h. 08; 51  
22 h. 21; 51 - 0 h. 21.

### Horaires départ gare de l'Est pour la gare des Boullereaux

5 h. 37 - 6 h. 07; 37 - 7 h. 23;  
40 - 8 h. 07; 37 - 9 h. 07; 37 -  
10 h. 07; 37 - 11 h. 07; 37; 52 -  
12 h. 07; 37 - 13 h. 07; 37 -  
14 h. 07; 37 - 15 h. 07; 37 -  
16 h. 37; 52 - 17 h. 17; 26; 41 -  
18 h. 08; 19; 29; 40; 54  
19 h. 02; 12; 26; 41 - 20 h. 07; 37 -  
21 h. 07; 37 - 22 h. 07; 37 -  
23 h. 07; 37 - 0 h. 45.

## La gare des Boullereaux est ouverte aux voyageurs depuis le 13 janvier

L'ouverture de la gare des Boullereaux est un événement important dans notre ville, tant elle était ressentie comme un besoin profond par des milliers de Champinois. Située à proximité des cités Blanches, des cités Jardins, des Boullereaux, quartiers à forte densité de population, elle permettra à de nombreux Champinois de se rendre dans la banlieue est et dans le nord de la capitale, sans être obligés d'effectuer un long détour en utilisant le R.E.R. puis le métro, voire à nouveau le bus. La gare des Boullereaux vient en complément de la gare du R.E.R., offrant ainsi aux Champinois la possibilité de choisir son transport en fonction de son lieu de travail.

La mise en service de la halte des Boullereaux était d'autant plus nécessaire aux Champinois que deux d'entre eux sur trois exercent leur profession hors de notre ville. Ce sera sans doute, pour nombre d'entre eux, une économie de temps et de fatigue que leur permet la création de la gare S.N.C.F.

### L'ACTION PERSISTANTE DES ELUS...

Cette réalisation est l'aboutissement d'une vieille revendication proposée dès 1934 et reprise au conseil général de la Seine par Roland Foucard, conseiller général communiste de Champigny.

Cette proposition, soutenue par les élus de la municipalité, a dû être défendue pendant des années par de multiples interventions de M. Louis Talamoni, sénateur-maire, et de M. Pierre Vincenot, conseiller général, auprès de la préfecture et des services compétents de la S.N.C.F.

### ... ET LE SOUTIEN ACTIF DE LA POPULATION

Appuyés par les usagers champinois — rappelons que des pétitions ont recueilli des milliers de signatures et que des délégations ont été organisées —, les élus de notre ville obtinrent au mois de février 1972 satisfaction.

Une réunion, tenue le 23 février à la suite d'une démarche de M. Louis Talamoni auprès de la S.N.C.F., se déroula à la mairie de Champigny en présence de M. le Maire, de Pierre Vincenot, de Jean Le Lagarde et de Roger Bernard, pour la municipalité, de MM. J. Baudouin et Papillon, respectivement directeur et ingénieur des services techniques de M.M. Gratignon, ingénieur en chef de la S.N.C.F., Kleitz, chef d'arrondissement; Bernardi et Mansiaux, ingénieurs des services de l'équipement.

C'est au cours de cette réunion que les grandes lignes du projet d'implantation de la gare ont été présentées. Les architectes communaux, MM. Gennys et Lékru, furent chargés du projet global.



Pétitions, délégations, démarches se sont succédées...

La première ligne du Métro régional<sup>43</sup> à être opérationnelle est la transversale est-ouest. A l'est, elle suit le tracé de l'ancienne ligne de Vincennes, entre Boissy-Saint-Léger et la nouvelle station de Nation, inaugurée en 1969<sup>44</sup>. A l'ouest, la section Etoile-La Défense ouverte en 1969, est connectée à l'ancienne ligne Paris-Saint-Germain-en-Laye en 1972. La liaison entre les parties est et ouest de la ligne est assurée par l'ouverture des nouvelles stations souterraines dans Paris, en particulier celle de Châtelet-Les Halles où 3 lignes se croisent.



**1.300 VOYAGEURS PAR JOUR**

1.300 voyageurs par jour, une progression continue... la gare S.N.C.F. des Boullereaux - Champigny a largement fait la preuve de son utilité.

Mise en service le 13 janvier dernier, la nouvelle gare n'est réellement opérationnelle que depuis quelques semaines.

L'inauguration officielle organisée par la municipalité a eu lieu le 26 octobre, en présence de nombreux usagers, des représentants des associations locales, des membres de la municipalité et du conseil municipal, des cadres, techniciens et employés de la S.N.C.F.

M. Marcel REDEMPT, ingénieur général à la S.N.C.F., directeur de la Région de Paris-Est, a rappelé dans quelles conditions a été réalisée cette « halte » dans le cadre de l'électrification de la ligne de Noisy à Tournan.

Après avoir remercié tous ceux dont le travail et le souci du service public ont permis de surmonter toutes les difficultés, il s'adresse aux usagers :

« Je tiens à leur dire que leurs soucis sont les nôtres et que nous sommes attentifs à les mieux transporter... »

Nous espérons que dans deux ou trois ans, le matériel neuf en acier inoxydable, comprenant quelques rampes à étages, aura remplacé les voitures vertes qui ont fait leur temps, et que le service de banlieue de cette ligne, qui paraissait un peu abandonné dans le passé, correspondra assez bien aux nécessités d'un Est parisien rénové et élargi... »



## La municipalité et la S.N.C.F. ont inauguré la gare des Boullereaux

.....




Au cours de la visite qui a suivi l'inauguration, des usagers de la gare des Boullereaux ont exprimé spontanément leur satisfaction... et ont fait part de leurs doléances :

Le chauffage des salles d'attente - La réalisation du parking - L'installation de distributeurs de billets ou de cartes hebdomadaires.

Article sur la mise en service de la nouvelle gare des Boullereaux, publié dans *Champigny notre ville*, n°66, novembre 1974

L'inauguration officielle a lieu en 1977 quand la continuité est-ouest de la ligne est effective. Le Métro régional prend le nom de Réseau express régional (RER) et la nouvelle ligne celui de ligne A. Les Campinois peuvent prendre les nouvelles rames<sup>45</sup> aux stations de Joinville-le-Pont et de Champigny à Saint-Maur, réaménagées selon les nouveaux standards des années 1970<sup>46</sup>. Comme tous les autres usagers du RER A, ils sont confrontés à la croissance de la fréquentation et à la saturation des rames aux heures de pointe<sup>47</sup>.

Parallèlement à la mise en service de la ligne A du Métro régional puis du RER, les Campinois peuvent profiter de l'ouverture en janvier 1974 de la gare des Boullereaux-Champigny, à l'occasion de l'électrification de la ligne Noisy-Tournan. Lors de l'inauguration officielle, en octobre, la municipalité se félicite de la fréquentation en progression (1 300 personnes par jour) tandis que le directeur de la région Paris-Est de la SNCF promet une modernisation rapide du matériel : "Nous espérons que dans deux ou trois ans, le matériel neuf en acier inoxydable, comprenant quelques rames à étages, aura remplacé les voitures vertes qui ont fait leur temps, et que le service de banlieue de cette ligne, qui paraissait un peu abandonné dans le passé, correspondra assez bien aux nécessités d'un Est parisien rénové et agrandi."<sup>48</sup>

A la fin des années 1980, une nouvelle ligne de RER est envisagée au nord et à l'est de Paris, afin de décharger la ligne A d'une partie de son trafic. Elle intègre par étapes le tronçon Noisy-Tournan de la ligne Paris-Mulhouse. La ligne E est ouverte en 1999 entre Haussmann-Saint-Lazare et Chelles d'une part, et Villiers-sur-Marne -Le Plessis-Tréville d'autre part. La mise en service du RER E se traduit par la rénovation de la gare des Boullereaux où s'arrêtent les omnibus mais pas les directs<sup>49</sup>. Cette même année, la gare du Plant, désaffectée, est démolie.

La mise en service du RER E se traduit par la disparition des wagons en acier inoxydable et l'apparition de nouvelles rames tricolores à étage (Z 22500). En 2015, à l'occasion de l'ouverture de la gare Rosa Parks, des rames à un seul niveau (Z 50 000), au design très soigné, ont commencé à être mises en service.

## QUELLES PERSPECTIVES POUR LE XXI<sup>E</sup> SIÈCLE ?

Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, la traversée de Champigny demeure une nécessité pour les usagers et un défi pour les aménageurs. Les réalisations et les transformations successives des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles ont fait s'imbriquer les différents réseaux de transports terrestres, sans réussir à s'affranchir des contraintes de la topographie, en premier lieu l'enserrement de la ville dans un méandre de la Marne.

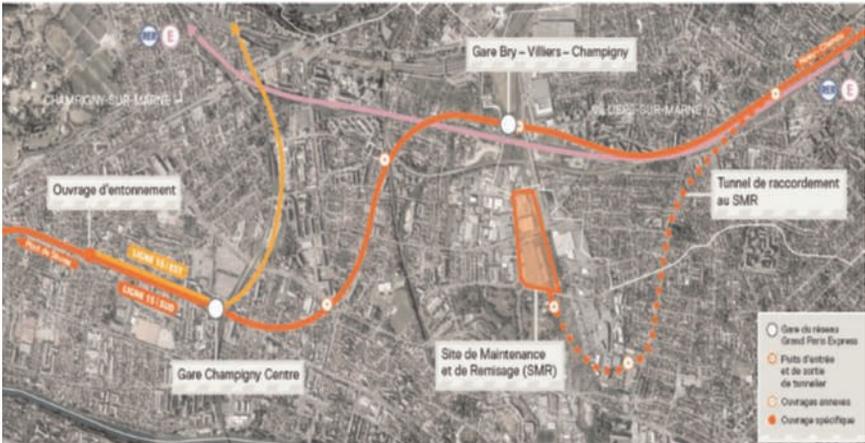
La période qui s'ouvre est celle d'une nouvelle mutation des transports, en ville en général et à Champigny en particulier. L'automobile est destinée à céder la place prioritaire qu'on lui a accordée dans la seconde moitié du XXe siècle. Elle peut espérer survivre sous la forme de la voiture électrique, moins polluante, donc mieux acceptée, en pleine propriété ou en location prolongée ou ponctuelle. Pour les déplacements à courte distance, le vélo commence à s'imposer, même si le réseau des pistes cyclables reste à l'état embryonnaire<sup>50</sup>.

Le réseau des autobus peut encore être étendu. Toutefois, la prolongation vers l'est du Trans-Val-de-Marne (TVM) jusqu'à Champigny, prévue pour 2018, a été reportée du fait de l'opposition au tracé en site propre dans la traversée de Saint-Maur, considérée comme trop contraignante.



Futur échangeur de l'autoroute A 4 au niveau du pont de Nogent, projet de 2015 (DR)

L'automobile a encore quelques années devant elle, en témoigne la réalisation d'un nouvel échangeur au niveau du pont de Nogent. L'actuel carrefour a montré ses limites. Le projet vise à supprimer presque tous les feux tricolores et à éviter le croisement des flux. La fluidité qui doit en résulter peut être vue comme un moyen de prolonger l'usage de la voiture et du transport routier par camion, pourtant de plus en plus décriés.



Le tracé de la future ligne 15 du Grand Paris Express à Champigny  
 (© Société du Grand Paris)

La grande mutation à venir est la construction de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. Après des années de discussions et de négociations, le projet de métro automatique reliant les banlieues autour de Paris les unes aux autres est arrivé dans sa phase de réalisation. Il s'agit de contourner les obstacles à la circulation en surface et passant sous terre. Cependant, le temps des travaux, destinés à durer quelques années, la traversée de Champigny est devenue plus compliquée. La section de la rue principale correspondant à l'avenue Roger Salengro, sous laquelle passe la ligne, est devenue un immense chantier que les usagers des transports et les riverains suivent avec curiosité et parfois inquiétude.<sup>51</sup>



La future gare de Champigny-Centre, vue d'artiste vers l'ouest, projet de 2015  
 (© Société du Grand Paris).

Sur l'avenue Roger Salengro, au niveau du pont de chemin de fer de la ligne de Grande Ceinture, doit s'élever la future gare de Champigny-Centre<sup>52</sup>. Un vaste périmètre a été arasé<sup>53</sup> et un passage a été aménagé au travers du talus de la voie ferrée en faisant glisser un tunnel de béton<sup>54</sup>. La future gare est l'une des deux qui seront facilement accessibles aux Campinois, avec celle de Bry-Villiers-Champigny. Elle devrait devenir un nouveau point de repère dans la ville.

Outre la ligne 15 sud, Champigny sera traversé par la ligne 15 est, qui remontera vers le nord après la gare de Champigny-Centre. La connexion avec les banlieues sud et est de Paris sera simplifiée et rendue plus rapide. Champigny a aussi été choisi pour devenir le site de maintenance et de remisage de la ligne 15. Le chantier a commencé sur le plateau. La mise ne service de la ligne 15 sud est programmée pour 2022. Les autres moyens de transport conservent toute leur utilité...



Couverture de *Champigny notre ville*, n°480, février 2016, contenant un dossier sur les évolutions des transports dans la commune (coll. Archives communales de Champigny)

En ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, Champigny est donc au cœur des mutations des transports de la région parisienne, comme cela a été le cas au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècles. Jamais les Campinois n'ont été aussi mobiles, jamais aussi ils n'ont été autant confrontés aux difficultés de circulation, vu la densité du trafic et le niveau de saturation des réseaux et des équipements. Pourtant, aujourd'hui comme hier, les aménageurs tentent de relever le défi en n'hésitant pas à recourir à des solutions techniques innovantes et audacieuses afin de répondre aux attentes des usagers, quoi que ces derniers puissent avoir parfois le sentiment qu'on a oublié la nécessité que représente pour eux le fait de se déplacer, si possible rapidement et confortablement.

**ERIC BROSSARD**  
**SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE CHAMPIGNY**

NOTES

- 1) Cité dans J. Letaconnoux, "Les transports en France au XVIII<sup>e</sup> siècle", article cité, pages 21 et 25.
- 2) La carte de l'abbé de la Grive datant des années 1740, dont une version coloriée est conservée aux Archives départementales du Val-de-Marne, est la plus intéressante. Elle prend l'apparence d'une vue aérienne réaliste et compense en partie l'absence de représentations depuis le sol.
- 3) Les informations qui suivent sont extraites de l'article de J. Letaconnoux, "Les transports en France au XVIII<sup>e</sup> siècle", *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 1908-1909, tome IX, pages 10
- 4) Voir Daniel Roche, *La France des Lumières*, Fayard, 1993, 651 pages, notamment le chapitre II ("Maîtrise de l'espace", pages 38-67).
- 5) "la "Nouvelle route d'Allemagne" (notre Nationale 4) s'arrête alors pratiquement à Sézanne. Au-delà, si l'on excepte quelques tronçons, elle n'est qu' "ébauchée" jusqu'à Vitry-le-François. Malgré la décision du gouvernement royal d'en faire la voie la plus rapide vers l'Est, malgré tous les efforts de la ville de Vitry elle-même, et bien que tous les ponts y soient déjà construits en 1788, la province renâcle en effet à faire des frais pour une route qui traverse ce qu'elle considère comme son "désert"." Extrait de l'article de Guy Arbellot, "La grande mutation des routes de France au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 28e année, n°3, 1973, page 774.
- 6) "Arrêt du Parlement [de Paris], contenant règlement pour la paroisse de Champigny, du 13 juillet 1769", reproduction conservée aux Archives départementales du Val-de-Marne

- 7) La ligne est par la suite désignée comme le “chemin de fer de Mulhouse” ou la “ligne Paris-Mulhouse”.
- 8) “Le 22 septembre 1859, une nouvelle voie ferrée s’ouvrait pour les Parisiens, sans bruit, sans cérémonie d’inauguration, en quelque sorte à huis clos, au centre de la capitale. Cette voie, conséquence naturelle des immenses travaux d’embellissement du bois, est l’œuvre de MM. Vuigner, ingénieur en chef, de Bassompierre et de Sappel, ingénieurs ordinaires ; elle a une longueur de 16 845 mètres” (extrait de “Notice sur le chemin”, dans *Les chemins de fer illustrés*, 1859 (coll. Archives départementales du Val-de-Marne)
- 9) “Tarif pour le transport des voyageurs à distance kilométrique réglementaires” publié sur la carte *Parc impérial de Vincennes et chemin de fer de Paris à Vincennes et à La Varenne St Maur construit et exploité par la Compagnie des chemins de fer de l’Est*, 1860.
- 10) Voir Eric Brossard, “Champigny dans la guerre de 1870-1871. De l’occupation à la reconstruction.”, dans *Clio 94*, n°17, 1999, pages 109-116.
- 11) Jusqu’à la mise en service du nouveau pont, un pont provisoire, constitué d’un tablier en bois posé sur des bateaux d’artillerie ancrés, est installé à proximité.
- 12) Voir Eric Brossard, “La bataille de Champigny. La mémoire à l’épreuve du temps.”, dans *Clio 94*, n°14, 1996, pages 51-68.
- 13) Voir Eric Brossard, “Champigny dans la guerre de 1870-1871...”, article cité.
- 14) Idem.
- 15) “Pétition [des habitants de Champigny] au ministre des Travaux publics pour obtenir des trains plus nombreux”, 22 février 1879 (coll. Archives communales du Champigny)
- 16) Le pont de Joinville, coupé en 1870, est reconstruit dès 1872.
- 17) Un pont suspendu est mis en service à Bry en 1831. Détruit par une tempête en 1844, il est rapidement reconstruit à l’identique. Détruit à nouveau en 1870, il est remplacé par un pont à tablier métallique.
- 18) Intégrée par la suite à la Compagnie des tramways de l’Est parisien.
- 19) Intégrée par la suite à la Compagnie des tramways de l’Est parisien.
- 20) La Compagnie des chemins de fer nogentais ouvre une première ligne entre Vincennes et Nogent-Bry en 1887, mais les voitures ne peuvent franchir la Marne et aller jusqu’à Champigny.
- 21) Voir Dominique Larroque, “Les tramways dans le Val-de-Marne 1875-1937”, dans Michel Balard (dir.), *Les transports dans le Val-de-Marne (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, actes du colloque de Clio 94 (15 octobre 1994), Clio 94/DRAC Ile-de-France/ Conseil général du Val-de-Marne, 1995, pages 12-21.
- 22) Des correspondances sont assurées par des entrepreneurs privés. A partir de la fin des années 1880, des conventions sont signées entre la commune de La Queue-en-Brie et des entrepreneurs privés pour assurer aux habitants le service de transport de voyageurs, de leurs bagages et de la messagerie postale jusqu’à la gare de Champigny, jugée plus pratique que celle de Villiers pour se rendre à Paris. Le service est assuré par des omnibus à impériale à traction animale

- jusqu'en 1913 et la mise en service d'un véhicule automobile par un nouveau concessionnaire. Voir André Gidali, "Histoire des transports à La Queue-en-Brie", dans Michel Balard (dir.), *Les transports dans le Val-de-Marne...*, ouvrage cité, pages 92-104.
- 23) Voir Claire Berche, "Le Théâtre antique de la Nature revisité", dans *Clio 94*, n°18, 2000, pages 33-66.
  - 24) Notamment un reportage sur "Le passage des troupes d'Afrique", dans *Pays de France*, n°1, août 1914 (coll. Société d'Histoire de Champigny)
  - 25) Voir Eric Brossard et Annette Gondelle, "Une commune endeuillée. Champigny et les Campinois face à la question des morts de la Grande Guerre.", dans *Clio 94*, n°28, 2010, pages 117-139.
  - 26) Voir Eric Brossard et Christian Duchefdelaville, "Les Campinoises et la Grande Guerre d'après la presse locale", dans *Clio 94*, n°19, 2001, pages 145-161.
  - 27) D'après un plan des lignes de la STCRP de 1921.
  - 28) Voir Dominique Larroque, "Les tramways dans le Val-de-Marne 1875-1937", article cité.
  - 29) D'après un plan des lignes de STCRP de 1931.
  - 30) Le tracé de l'autoroute A4 se superpose de manière presque parfaite au tracé de ce projet d'axe routier le long de la Marne.
  - 31) Voir Eric Brossard (dir.), "La libération de Champigny, 17-27 août 1944", *Les dossiers de la Société d'Histoire de Champigny*, n°7, 2004.
  - 32) Les feux tricolores se sont multipliés sur tous les axes importants. Actuellement, deux approches de la gestion des flux coexistent, en fonction de la topographie des voies et du nombre des intersections concernées. La première consiste à privilégier les carrefours à sens giratoires (dans le centre de Champigny, au bas de l'avenue François Mitterrand, ou en haut de la côte, au pied de la tour hertzienne). La seconde considère que les feux tricolores sont les plus adaptés, tout en ayant un caractère dissuasif : les automobilistes confrontés à des feux en série peuvent être incités à délaisser leur voiture au profit des transports en commun à la circulation plus fluides, notamment quand ils peuvent circuler en site propre, ce qui est rarement le cas à Champigny...
  - 33) Voir Isabelle Duhau et Stéphane Asseline, *Bry et Champigny, dans les méandres de la Marne*, Inventaire général du Patrimoine/région Ile-de-France, Images du Patrimoine, n°247, 2007, pages 28-29.
  - 34) Jusqu'au début des années 1980, l'Etat applique les politiques définies par des gouvernements de droite alors que la municipalité est dominée par les communistes. Les lois de décentralisation en 1982, promues par le gouvernement socialiste, donnent davantage de pouvoirs aux collectivités locales, notamment en matière de transport. La répartition et l'évolution des transports à Champigny sont donc l'objet de négociations parfois tendues sur fond de mobilisation de la population, par l'intermédiaire de pétitions et de manifestations.
  - 35) Le passage sous la ligne Paris-Mulhouse nécessite la transformation d'une section du viaduc de Nogent. Les arches en pierre sont remplacées par un tablier

- métallique dont la portée permet le franchissement de l'autoroute avec un unique pilier intermédiaire, au niveau du terre-plein central.
- 36) Voir Eric Brossard et Jacques Lecourt, "Parcs, jardins et espaces verts à Champigny du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours", dans *Clio 94*, n°20, 2002, pages 83-94.
  - 37) Le parc du Tremblay rouvre au public en 1976. Les premières installations sportives sont inaugurées en 1978.
  - 38) La partie couverte de l'autoroute A4 est devenue une esplanade, associant espaces verts et espaces de loisirs. Elle porte le nom d'Alexandre Bazin. Voir l'article "Champigny : la couverture de l'A 4 redevient une esplanade verte", dans *Le Parisien*, 10 juin 2015.
  - 39) Le ton de l'article du bulletin municipal qui rend compte de l'ouverture de l'autoroute révèle l'âpreté des discussions de l'époque : "Cette belle réalisation est le fruit des luttes de la population campinoise et de ses élus. Elle témoigne de façon éclatante du fait que l'action est payante. Honteux de leur double défaite – l'abandon du péage et la couverture – les ministres giscardiens n'ont pas osé se montrer. Aujourd'hui, la lutte se poursuit contre leurs tentatives de réintroduire le péage sous d'autres formes". Extrait de l'article "Deux victoires pour les Campinois !", dans *Champigny notre ville*, bulletin municipal, n°82, novembre-décembre 1976 (coll. Archives communales de Champigny).
  - 40) Contrairement à d'autres communes voisines, Champigny n'a pas mis en place de stationnement payant. La commune a privilégié les zones de stationnement à durée limitée et a aménagé un ensemble de parkings répartis sur le territoire communal. Depuis peu, des emplacements pour les Autolib's (voitures électriques à la location) ont été installés.
  - 41) La diminution du nombre de portes correspond à la disparition du contrôleur à l'arrière, les usagers devant composer dorénavant eux-mêmes leur billet en montant dans le bus par la porte avant.
  - 42) Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) de 1965 pose les bases du premier véritable réseau régional, même si divers projets voient le jour avant et après-guerre.
  - 43) Le nom de Métro régional est utilisé jusqu'en 1977.
  - 44) L'ouverture de la station Nation comme terminus de la ligne met un terme à l'exploitation des trains de banlieue tirés par des locomotives à vapeur de type 141.
  - 45) Les nouvelles rames MS 61 sont à traction électrique. La couleur bleu d'origine est remplacée au gré des rénovations et des acquisitions (notamment plusieurs déclinaisons de bleu, de blanc et de rouge). La dernière rame MS 61 circule sur la ligne A en avril 2016, après presque 50 années d'exploitation de ce type de matériel.
  - 46) Dès l'ouverture de la ligne A, en quelques mois, le trafic à la gare de Champigny-Sant-Maur passe de 120 000 à 700 000 voyageurs par semaine.
  - 47) Les diverses branches de la ligne A sont toutes proches de la saturation, malgré la mise en circulation de rames MI 09 à deux niveaux. Plus de 300 millions

d'usagers ont pris le RER A en 2016, ce qui en fait la ligne la plus fréquentée d'Europe.

48) Extrait de l'article "La municipalité et la SNCF ont inauguré la gare des Boullereaux", dans *Champigny notre ville*, n°66, novembre 1974, page 8 (coll. Archives communales de Champigny).

49) La gare de Villers-Le Plessis-Trévisé est le terminus pour de nombreux trains et un arrêt pour tous, contrairement aux gares des Boullereaux et de Nogent-sur-Marne, moins fréquentées.

50) De nombreuses pistes cyclables ne sont en fait que des couloirs délimités sur la chaussée, plus ou moins respectés par les voitures, et souvent placés à contresens de la circulation automobile, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de sécurité routière. Les véritables pistes cyclables restent rares, mais les aménagements routiers les plus récents s'efforcent de leur donner une place plus importante dans le partage des voies de circulation entre les usagers.

51) La circulation a été de nombreuses fois modifiée, une partie des arbres bordant l'avenue a été coupée, le bâti a été démoli dans certains secteurs, notamment au niveau du Plant et du pont de chemin de fer de la ligne de la Grande Ceinture. Afin d'éviter les conflits éventuels, la Société du Grand Paris s'efforce d'informer très régulièrement la population : réunions publiques, affichages sur les palissades entourant les chantiers, documents distribués dans les boîtes aux lettres, site Internet, etc. Une Maison du Métro a été ouverte au 142 rue Roger Salengro : un espace de 400 m<sup>2</sup> permet aux visiteurs de se faire une idée globale du projet et de suivre l'évolution de la construction de la ligne.

52) Dénomination encore provisoire.

53) Ces démolitions ont fait disparaître les bains-douches de Champigny dont la forme particulière était familière aux Campinois. L'idée de conserver tout ou partie de la façade n'a pas été retenue. L'état général du bâtiment a servi de prétexte pour ordonner la destruction totale.

54) En janvier 2017, l'opération de ripage de ce tunnel de 40 m de long, 9 m de haut et 8,70 m de large en quelques jours seulement a permis de n'interrompre que sur une courte période le trafic de marchandises sur la ligne de Grande Ceinture. Le tunnel correspond à la future entrée de la gare.

## BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE VAL-DE-MARNAISE

### OUVRAGES GÉNÉRAUX

AUBERT, Jacques, *CELA DIT...* ROISSY-EN-BRIE : UN POINT C'EST TOUT, 2017. 102 p.

BERGER, Guy / COURTOIS, Maurice / PERRIGAULT, Colette. *FOLIES ET RAISONS D'UNE UNIVERSITE : PARIS 8 : de Vincennes à Saint-Denis*. PARIS : EDITIONS PETRA, 2015. 579 p.

BLANCHARD, Véronique. *MAUVAISES FILLES : incorrigibles et rebelles*. PARIS : TEXTUEL, 2016. 191 p.

BOULLAND, Paul. *DES VIES EN ROUGE : militants, cadres et dirigeants du PCF (1944-1981)*. IVRYS-SUR-SEINE : EDITIONS DE L'ATELIER, 2016. 350 p.

BOZARSLAN, Hamit / DUCLERT, Vincent / KEVORKIAN, Raymond. *COMPRENDRE LE GENOCIDE DES ARMENIENS : de 1915 à nos jours*. PARIS : TALLANDIER, COLLECTION TEXTO, 2016. 552 p.

COMBE, Bernard. *L'AVENIR DE GENTILLY, Patronage, gymnastique, cœurs-vaillants, scoutisme*. PARIS : LES IMPLIQUES EDITEUR, 2017. 74 p.

DECOMMER, Maxime, *LES ARCHITECTES AU TRAVAIL, L'INSTITUTIONNALISATION D'UNE PROFESSION, 1795-1940*. RENNES : PRESSES UNIVERSITAIRES DE RENNES, 2017. 402 p.

DELHUMEAU, Gwenaël / LEMONIER, Aurélien. *BADANI, ROUX-DORLUT ARCHITECTES, LA CONQUETE DU MILIEU*. ORLEANS : HYX, 2016. 176 p.

DEREX, Jean-Michel. *HEROS OUBLIES : les animaux dans la Grande Guerre*. PARIS : EDITIONS PIERRE DE TAILLAC, 2014. 174 p.

GLASSON, Denis. *LES DAMES DES PONTS ET CHAUSSEES*. PARIS : L'HARMATTAN, 2017. 199 p.

GUNTHERT, André / POIVERT, Michel. *L'ART DE LA PHOTOGRAPHIE, DES ORIGINES A NOS JOURS*. PARIS : CITADELLES ET MAZENOD, 2016. 623 p.

LAGNEAU, Antoine / BARRA, Marc / LECUIR, Gilles. *AGRICULTURE URBAINE VERS UNE RECONCILIATION VILLE-NATURE*. NEUVY-EN-CHAMPAGNE : EDITIONS LE PASSAGER CLANDESTIN, 2015. 313 p.

LE PELLEY FONTENY, Philippe. *LES DON QUICHOTTE DE L'ESPOIR, Une présence inconditionnelle, l'accompagnement à l'hôpital pénitentiaire de Fresnes et à l'UHSI la Pitié-Salpêtrière*. PARIS : EDITIONS GLYPHE, 2016. 146 p.

LESBROS, Dominique. *CA SE BOUSCULE AU PORTILLON ! mots et expressions cocasses ou pittoresques nés à Paris*. PARIS : PARIGRAMME, 2017. 158 p.

MAUREL, Christian. *LA CULTURE POUR QUOI FAIRE ?* SAINT-DENIS : EDILIVRE, 2016. 137 p.

PLENEL, Edwy. *VOYAGE EN TERRES D'ESPOIR*. IVRY-SUR-SEINE : EDITIONS DE L'ATELIER, 2016. 479 p.

RIONDET, Charles. *LE COMITE PARISIEN DE LA LIBERATION : 1943-1945*. RENNES : PRESSES UNIVERSITAIRES DE RENNES, 2017. 301 p.

ZALC, Claire, *DENATURALISES : les retraits de nationalité sous vichy*. PARIS : SEUIL. L'UNIVERS HISTORIQUE, 2016. 388 p.

## CATALOGUES D'EXPOSITION

- EXPOSITION. PARIS, JEU DE PAUME. 2016-2017. *SOULEVEMENTS*. PARIS : GALLIMARD, 2016. 432 p.

## TRAVAUX MONOGRAPHIQUES

### **Choisy-le-Roi**

RIVET, Jean. *CHOISY-LE-ROI, LE CHATEAU DE LA GRANDE DEMOISELLE*. PARIS : HONORE CHAMPION EDITEUR, histoire et archives n°13, 2016. 261 p.

### **Fontenay-sous-Bois**

*RECUEIL DE LANGAGE DES JEUNES FONTENAYSIENS*. FONTENAY-SOUS-BOIS : VILLE DE FONTENAY-SOUS-BOIS, 2016. 16 p.

### **Ivry-sur-Seine**

BELLANGER, Emmanuel. *IVRY, BANLIEUE ROUGE : CAPITALE DU COMMUNISME FRANÇAIS, XX<sup>E</sup> SIECLE*. IVRY-SUR-SEINE : CREAPHIS, 2017. 552 p.

### **Nogent-sur-Marne**

BELLANGER, Emmanuel / MORO, Julia. *CITE MODELE, HISTOIRE D'UNE BANLIEUE RESIDENTIELLE AUX XIX<sup>E</sup>-XX<sup>E</sup> SIECLES*. PARIS : DOMINIQUE CARRE EDITEUR, 2017. 223 p.

### **Orly**

SENATEUR, Franck. *NOUS, SI JEUNES ET POURTANT DEJA SI VIEUX*. PARIS : LA MANUFACTURE DE LIVRES, 2015. 88 p.

### **Valenton**

BENNINI, Martine / SERVANT, Bruno. *DES FEMMES ET DES HOMMES, DE LA REVOLUTION FRANCAISE A LA LIBERATION*. VALENTON : ASSOCIATION DE RECHERCHES ET D'ETUDES DE VALENTON, 2017. 215 p.

### **Villeneuve-le-Roi**

LUXARDO, Hervé. *ENTRE ORLY ET ABLON, VILLENEUVE-LE-ROI DANS LA TOURMENTE 1930-1970*. VILLENEUVE-LE-ROI : CESAF, 2015. 152 p.

### **Vincennes**

SAUTERON, François / DIEU, Pascal. *AU BOIS DE VINCENNES, AUTOUR DU LAC DAUMESNIL*. PARIS : LES EDITIONS DE PARIS MAX CHALEIL, 2016. 125 p.

### **Ile-de-France**

LE MARECHAL, Pierre / LALOI, David / LESAFFRE, Guilhem. *LES OISEAUX D'ILE-DE-FRANCE : nidification, migration, hivernage*. PARIS : DELACHAUX ET NIESTLE, 511 p.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION

D'ILE-DE-FRANCE (PARIS). *ILE-DE-FRANCE 2030, LA REGION SE TRANSFORME – REDECOUVRIR LA NATURE EN VILLE*. Edition n°6. PARIS : INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-France, 2015. 116 p.

JOXE, Pierre. *PAS DE QUARTIER ?* PARIS : FAYARD, 2012. 316 p.

CAPPEAU, Paul / CONEIN, Bernard / GADET, Françoise / et al. *LES PARLERS JEUNES DANS L'ILE-DE-France MULTICULTURELLE*. PARIS : EDITIONS OPHRYS, 2017. 174 p.

## RECITS

ESTIVILL, Jean. *RUE BARBES, BANLIEUE SUD*. PARIS : LES IMPLIQUES EDITEUR, 2016. 209 p.

LECLERCQ Pierre-Robert. *ANDRE GILL : les dessins de presse et la censure*. PARIS : BELLES LETTRES, 2015. 201 p.

MALINBAUM, Martine. *MESRINE INTIME, LETTRES DE PRISON A SON AVOCATE*. MONACO : EDITIONS DU ROCHER, 2008. 143 p.

TILLON, Raymonde. *J'ECRIS TON NOM, LIBERTE : des camps nazis à l'Assemblée Nationale*. PARIS : LE FELIN, 2002. 216 p.

VALLAT, Xavier. *FEUILLES DE FRESNES 1944-1948*. PARIS : EDITIONS DETERNA, 2013. 274 p.

## TRAVAUX UNIVERSITAIRES

CHRISTEN, Carole / BESSE, Laurent. *HISTOIRE DE L'EDUCATION POPULAIRE 1815-1945, Perspectives françaises et internationales*. VILLENEUVE D'ASCQ : PRESSES UNIVERSITAIRES DU SEPTENTRION, 2017. 430 p.

LABORIE, Pierre. *LE CHAGRIN ET LE VENIN : OCCUPATION, RESISTANCE, IDEES REÇUES*. PARIS : GALLIMARD, FOLIO N° 232, 2014. 404 p.

NKUNZUMWAMI, Emmanuel. *LA DIVERSITE DES ELECTEURS DE L'ILE-DE-FRANCE*. PARIS : L'HARMATTAN, 2016. 282 p.

PIERROT, Audrey. *LA MIXITE SOCIALE DANS L'HABITAT FRANCILIEN*. PARIS : L'HARMATTAN, 2016. 166 p.

ROYON, Jean-Pierre / DERASSE, Nicolas / ALLINNE, Jean-Pierre ET AL. *HISTOIRE DE LA JUSTICE EN FRANCE DU XVIII<sup>e</sup> SIECLE A NOS JOURS*. PARIS : PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, 2016. 1290 p.



## LISTE DES SOCIÉTÉS ADHÉRENTES

<b>Alfortville</b>	Comité d'Histoire du Confluent d'Alfortville  <i>comite.histoire.alfortville94@gmail.com</i>	P	M. Jean Mayet Mairie d'Alfortville B.P.75 94142 Alfortville Cedex 06 76 09 86 93
<b>Arcueil</b>	Commission Patrimoine Centre culturel Erik Satie	V.P.	M. Robert Touchet 113, rue Marins Sidobre 94110 Arcueil 01 45 47 76 72
<b>Bonneuil / Marne</b>	Bonneuil en Mémoire	P.	M. Barty Mekri Hôtel de Ville 7, rue d'Estienne d'Orves 94380 Bonneuil/Marne
<b>Cachan</b>	Ateliers du Val de Bièvre  <i>lesateliersduvaldebievre@laposte.net</i>	P	M. Marcel Breillot 9, rue Amédée Picard 94230 Cachan 01 45 47 20 84
<b>Champigny</b>	Société d'Histoire de Champigny sur Marne  <i>brossarde@aol.com</i>	P	M. Eric Brossard 8, rue de la fédération 94500 Champigny 01.55.98.04.79
<b>Charenton- Saint-Maurice</b>	Société d'Histoire et d'Archéologie de Charenton-St-Maurice  <i>fabre35cauchois@gmail.com</i>	P	Mme Marie-Madeleine Etasse 23, avenue de Verdun 94410 St Maurice 01 43 68 48 43
<b>Choisy le Roi</b>	Association d'Histoire Louis Luc  <i>fran.rob@hotmail.com</i>	P	M. François Robichon 43, avenue de Lugo 94600 Choisy le Roi 01 48 90 91 44
<b>Créteil</b>	Les Amis de Créteil  <i>informations@amis-de-creteil.fr</i>	P	Mme M. Jurgens 27, av. de la République 94000 Créteil 01 42 07 20 05
<b>Fontenay s/Bois</b>	Les Ami(e)s de Fontenay	V. P	M. Loïc Damiani-Aboulker 11, rue Edouard Vaillant 94170 Fontenays/Bois 06 09 25 61 85

<b>Fresnes</b>	Société archéologique de Fresnes <i>abertheux@voila.fr</i>	P	Mme Annick Bertheux 33, av de la République 94260 Fresnes 01 46 68 41 94
<b>Gentilly</b>	Société d'histoire de Gentilly	P	M. Gilbert Khémaïs MAC Gentilly 2, rue Jules Ferry 94250 Gentilly
<b>Ivry-sur-Seine</b>	Association des Amis du Moulin de la Tour d'Ivry	S.G.	M. Jacques Timan 50, rue P. et M. Curie 94200 Ivry-sur-Seine
<b>Joinville-le-pont</b>	La mémoire au présent, <i>rene.dennilauler@wanadoo.fr</i>	P.	M. Daniel Tudeau 5, rue Hippolyte Pinçon Bât B Apt 67 94340 Joinville le Pont
<b>La Queue-en-Brie</b>	Association Caudacienne, d'Étude du Patrimoine <i>meziere.gaston@wanadoo.fr</i>	P.	M. Gaston Mezière 56, av du Dr Schweitzer 94510 La Queue-en-Brie 01 45 94 31 50
<b>L'Haÿ-les-Roses</b>	Les Amis du Vieux L'Haÿ	P.	M. Alain Mulot 73, avenue Larrocemes 94240 L'Haÿ-les-Roses 06 74 26 69 41
<b>Maisons-Alfort</b>	Maisons-Alfort, Mille Ans d'Histoire <i>amahmusee@maisons-alfort.fr</i> <i>emma.aubert@wanadoo.fr</i>	S.G.	M. Pierre Costes 34, rue Victor Hugo 94700 Maisons-Alfort 01 45 18.39.50
<b>Mandres-les-Roses</b>	Les Amis de Mandres-les-Roses	P	Mme Roselyne Dupin 46, rue Paul Doumer 94520 Mandres 01 45 98 52 30
<b>Marolles-en-Brie</b>	Les Amis de Marolles <i>bureau@amis-marolles.org</i>	P	Mme. J. Hémon Place Charles de Gaulle 94400 Marolles-en-Brie 06 12 62 38 59

<b>Nogent-sur-Marne</b>	Société historique et archéologique de Nogent,- Le Perreux, Bry-sur-Marne	P	Mme Nicole Renollet 22, rue de la Station 94170 Le Perreux 01 43 24 19 51
	<i>stehistorique_npb@yahoo.fr</i>		
<b>Le Plessis-Trévisé</b>	Société historique du Plessis-Trévisé	P	Mme E. Canda 14, allée des Mésanges 94420 Le Plessis-Trévisé 01 45 76 52 07
	<i>shpt94@gmail.com</i>		
<b>Périgny</b>	Amis de Périgny	P	Mme Lucile Audouy Place du Général de Gaulle 94520 Périgny-sur-Yerres 01 45 98 96 80
<b>Rungis</b>	Société historique et archéologique de Rungis	Trés.	M. Serge Ménager 15, rue du Marché 94150 Rungis 01 46 87 79 82
	<i>sha.rungis@free.fr</i>		
<b>Saint-Maur-des-Fossés</b>	Le Vieux Saint-Maur	P	M. Pierre Gillon 10, rue de Paris 94100 Saint-Maur 06 86 28 21 53
	<i>contact@levieuxsaintmaur.fr</i> <i>pierregillon@wanadoo.fr</i>		
<b>Sucy-en-Brie</b>	1 - Société historique et archéologique de Sucy-en-Brie	P	M. Michel Balard 4, rue des Remparts 94370 Sucy-en-Brie 01 45 90 15 37
	<i>balard@univ-paris1.fr</i>		
	2 - À la Découverte du Fort de Sucy	Secr	M. Frédéric Lalisie Maison des Associations 14, Place du Clos de Pacy 94370 Sucy-en-Brie
<b>Villeneuve-le-Roi</b>	Cercle d'Etudes savantes artistiques, archéologiques de Villeneuve-le-Roi et environs (CESAF)	P	M. Ed. Crusson 9, rue Georges Hervier 94290 Villeneuve-le-Roi 01 45 97 86 89
	<i>edouard.crusson@wanadoo.fr</i>		
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	Société d'Histoire et d'Archéologie de Villeneuve-St-Georges	P	Mlle L. Castel 15, av. des Mousquetaires 94350 Villiers-sur-Marne 01 49 30 69 59
	<i>laure.castel@gmail.com</i>		

<b>Villiers-sur-Marne</b>	Société historique de Villiers-sur-Marne et de la Brie française	P	M. Daniel Poisson 31, rue Lenoir 94350 Villiers-sur-Marne 01 49 30 21 91
<b>Vincennes</b>	Amis de Vincennes		Mme Martine Régnier 5, rue de Colmar 94300 Vincennes 01 48 08 17 15
	<i>regnier.martine94@gmail.com</i>		
<b>Vitry-sur-Seine</b>	Société d'Histoire de Vitry	P	M. Frederic Bourdon 12, rue MagueriteDuras 94400 Vitry-sur-Seine 06 32 43 12 35
	<i>histoire.vitry94@free.fr</i> <i>bourdon-frederic@orange.fr</i>		
<b>Val-de-Marne</b>	Les Vieilles Maisons françaises	D	M. P. de Castet 2, rue de la Fontaine 94440 Santeny 01 43 86 06 12
	<i>pdecastet@infibail.fr</i>		
<b>Val-de-Marne</b>	Cercle d'Etudes généalogiques et démographiques du Val-de-Marne	P	Mme Michèle Denis 2, rue de la Cavette 94400 Santeny  01 43 86 00 69
	<i>cegd.asso@yahoo.fr</i>		

## **COMPOSITION DU BUREAU**

### **Président**

M. Michel Balard, Société historique et archéologique de Sucy-en-Brie.

### **Vice-Président**

M. Pierre Gillon, Le Vieux Saint-Maur.

### **Secrétaire**

M. Eric Brossard, Société d'Histoire de Champigny-sur-Marne.

### **Trésoriers**

Mme Michèle Debord, S. H. A. S.

### **Membres assesseurs**

M. Henri Boulet, Société historique archéologique de Sucy-en-Brie  
(chargé de l'organisation des visites)

M. P. de Castet, Les Vieilles Maisons Françaises.

---

Achévé d'imprimer en septembre 2017  
sur les presses numériques de l'Imprimerie Maury S.A.S.  
Z.I. des Ondes – 12100 Millau  
Dépôt légal : septembre 2017  
N° d'impression : I17/56828C

*Imprimé en France*