

le train des roses (1872-1953)

par Jean-Pierre Nicol

18, rue Pierre-Bezançon, 94440 Marolles-en-Brie

Il était une fois un petit train qui parcourait une campagne charmante à quelques lieues de Paris : il s'appelait le train des roses. La fleur avait apprivoisé le monstre mécanique, son charme masquait la laideur des wagons, sa fragrance faisait oublier l'âcre fumée des locomotives. Ce train suivait sa voie de Verneuil-l'Étang à la Bastille, selon un tracé ondulant entre les villages autour de Brie-Comte-Robert. Cette ligne prolongeait la ligne dite de Vincennes ou de la Bastille, support de l'actuelle branche est du RER A. Contrairement à une idée reçue, l'implantation du chemin de fer dans un secteur rural proche de Paris (le terroir est distant de 20 à 40 km de Notre-Dame) n'a pas attiré la marée pavillonnaire ou la vague d'immeubles, ni désorganisé la vie rurale pendant un siècle ! La région n'a été intégrée à la banlieue parisienne qu'après 1970, une fois la ligne fermée à tout trafic.

Éclosion du train des rosés

Le mythique train des rosés a reçu son nom au tournant de ce siècle. Le pittoresque l'emporte sur les rubans d'acier de Grisy-Suisnes, berceau de la culture de la rose, à la Bastille. « J'aurais voulu habiter près de Mandres, où nous étions allés nous promener un jour, et où on cultive les roses. Depuis, quand par hasard, ayant dîné à Paris avec Marthe, nous reprenions le dernier train, j'avais respiré ces roses. Dans la cour de la gare, les manoeuvres déchargent d'immenses caisses qui embaument. J'avais, toute mon enfance, entendu parler de ce mystérieux train des rosés qui passe à une heure où les enfants dorment. » écrit Raymond Radiguet dans *le Diable au corps* (1922). La cour des gares produit vers le soir un spectacle animé : encombrement de chevaux attelés à la tapissière, cohue pour monter dans les wagons, cris des facteurs qui transbordaient les paniers à rosés (les mannes) des carrioles sur des chariots à roulettes à deux « étages », puis dans les wagons de queue. Arrivée à la gare de la Bastille où camionneurs et débardeurs s'emparent des mannes d'osier pour les mener aux Halles. Là, les femmes des rosiéristes les vendent, dès avant l'aurore (*), aux fleuristes parisiens. Cette même scène colorée se voyait tous les soirs de la saison, en gros de mai à juillet. Raymond Radiguet feint de croire qu'il pourrait habiter Mandres parce qu'on y vit au milieu des fleurs... deux mois par an. Rêve de rêve : un paradis coloré et odorant si proche de Paris. Rêve encore que le souvenir de ce fameux train, idéalisé par la mémoire : on feint de croire qu'il a accompagné le développement de la culture de la rosé et qu'il a favorisé l'activité de l'extrémité occidentale du plateau de Brie. Avec le recul du temps, il est permis de voir les choses différemment.

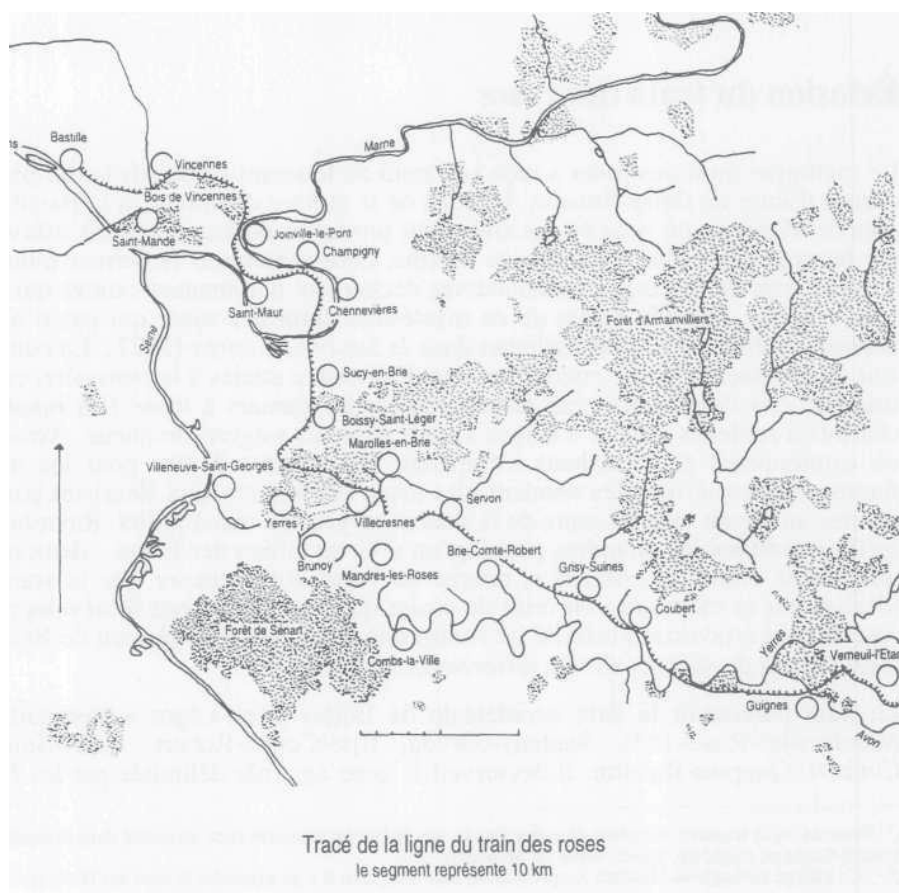
Le train parcourait la Brie occidentale de Boissy-Saint-Léger à Verneuil-l'Étang par Villecresnes, Mandres-les-Roses (**), Santeny-Servon, Brie-Comte-Robert, Grisy-Suisnes, Soignolles-en-Brie-Coubert, Guignes-Rabutin. Il desservait la zone agricole délimitée par les Bois-Notre-Dame au nord,

(*) Souvent, elles louaient une petite chambre proche des Halles ou logeaient chez un parent dans le meilleur des cas (témoignage oral de Marcel Boureau, rosiériste, ancien maire de Mandres).

(**) Ce village s'est appelé Mandres jusqu'en 1954, date à laquelle il a pu adjoindre le nom des fleurs qui faisaient sa renommée.

la forêt de Sénart et la vallée de l'Yerres au sud, le rebord du plateau à l'ouest et la forêt de Léchelle à l'est, entre la route de l'Est (voie ferrée de Paris à Strasbourg, nationale 4) et celle de Lyon (ligne PLM et nationale 6). Ce terroir évoque davantage le fromage et le blé que les fleurs chères aux poètes. La rose fut d'abord cultivée en plein champ à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, substituée à la vigne et aux vergers qui coloraient le paysage des coteaux de l'Yerres et du Réveillon. Les vigneron sont les ancêtres des rosieristes. La culture de la rose était pratiquée en fait depuis le début du siècle à Grisy. Christophe Cochet, jardinier de l'amiral de Bougainville, avait créé la première roseraie en 1802. Toute une dynastie de Cochet, fils, cousins, ont perpétué la tradition jusqu'à nos jours (*).

La culture, en plein champ, se développa à partir de 1840. La plupart des vignes avaient disparu des coteaux où l'ensoleillement et la légèreté de la terre pierreuse avaient permis de récolter de quoi faire une piquette assez agréable - tant qu'on ne la comparait pas à d'autres vins mieux ensoleillés. Dès 1860, les roses sont vendues aux Halles de Paris. 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. En 1911, on dénombre 52 rosieristes à Grisy-Suisnes, 21 à Mandres, etc. On estime le nombre de rosiers à plus de 12 millions de pieds sur une centaine d'hectares. C'est seulement après 1930 que les serres seront implantées afin de produire des rosés forcées grâce au rayonnement solaire et au système de chauffage intégré. La concurrence de la Hollande (déjà !) a poussé les rosieristes à adopter cette technique. Depuis 1974, cette culture a notablement régressé en raison du renchérissement du fioul, de la concurrence internationale, de l'inadaptation des circuits commerciaux et de la pression urbaine. La guerre de 1914 a fait disparaître le train des rosés. Après la guerre, des camions automobiles emporteront cette production vers Paris par la nationale 19. Le mariage de la culture de la rose et du transport ferré n'a pas duré longtemps : une rencontre de hasard ne fonde pas un mariage solide. Tout au plus, l'intrusion de ce mode de transport a facilité la modernisation des méthodes de production et de vente. « Sans l'avoir provoquée, le chemin de fer va favoriser cette mutation et assurer la transition de la voiture à cheval et le camion automobile. » (**). Le déclin du chemin de fer est inscrit dans les faits. Paradoxalement, c'est pendant la période de l'entre deux guerres que le plateau briard commence à être urbanisé, mais le chemin de fer n'y est pour rien et le trafic voyageurs s'étiole... comme une rosé.



(*) Sur la culture de la rose à Grisy et dans la région, j'ai consulté le livre de C. Cochet-Cochet : *Notes historiques sur la Brie ancienne*, Melun, Legrand et fils, 1933, ainsi que les tableaux dressés par G. Huré, déposés au musée de Brunoy.

(**) La plupart des renseignements donnés dans cet article sont tirés du mémoire de maîtrise de B. Simonin : *Du chemin de fer de Vincennes au métro express régional - Les vicissitudes d'une desserte ferroviaire suburbaine*. Dijon, 1972., p. 33.

Naissance d'une ligne

Le déclin de la voie de la Bastille remonte à ses origines. Elle n'était pas prévue dans le schéma en toile d'araignée dessiné depuis Paris. Sous le Second Empire (1852-1870), les lignes étaient concédées par l'État à des compagnies privées chargées des travaux de mise en place et de l'exploitation commerciale du trafic tant voyageurs que marchandises. En général, la rentabilité de la ligne était calculée en fonction du trafic de denrées, matériaux, produits industriels que le train pouvait acheminer plus vite et en plus grandes quantités. Le train était pensé pour l'industrie et le commerce, pas pour les relations sociales. Rares étaient les lignes destinées uniquement aux voyageurs. Or, la ligne Paris-La Varenne, concédée le 17 août 1853 à la Compagnie de Strasbourg (qui fusionne l'année suivante avec la Compagnie de l'Est), fut conçue pour relier Paris au Bois de Vincennes et aux guinguettes des bords de Marne. Cette vocation est explicite : « L'est de Paris vient d'être doté d'un chemin de fer de banlieue [...] on n'ignorera plus que Vincennes comme Boulogne a ses lacs et ses chalets, que la Marne comme la Seine a des bords charmants où les touristes pourront jouir des plus ravissants points de vue », expose un chroniqueur de l'époque (*). La plus forte fréquentation était enregistrée le dimanche, surtout à Joinville-le-Pont. Les travaux commencèrent en 1855. Mais, ils prirent du retard en raison de l'opposition manifestée alors par les riverains du viaduc de 75 arches (1 022 mètres) qui longe l'avenue Daumesnil - celui-là même qu'on a voulu et réussi à conserver aujourd'hui bien qu'il ne supporte plus aucune voie ferrée. Ils furent donc interrompus en 1857, mais repris en 1858 pour rejoindre La Varenne au bout d'un trajet de 17 km, tout en courbes pour passer par Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Joinville-le-Pont, Saint-Maur, le plus souvent à bonne distance des centres anciens. Le premier train circule le 22 septembre 1859. Cependant la spéculation foncière n'était pas loin et elle a contribué à combler les interstices pour les communes les plus proches de Paris. La création de la ligne était doublée d'une opération immobilière sur le Parc-Saint-Maur : la Compagnie avait acheté l'ancien château et son parc, soit 158 ha dont 22 ha furent utilisés pour l'implantation des voies. Le reste fut loti à bon prix : achetés 650 000 francs, les terrains furent cédés pour plus de 2 millions de francs.

L'impossible prolongement

La ligne initiale s'arrêtait à La Varenne, en limite du département de la Seine (**). Au-delà commençait la « cambrousse » : la Seine-et-Oise. Quant à la Seine-et-Marne, à cette date, les communes du rebord occidental du plateau de Brie étaient peuplées de paysans, de petits artisans et de commerçants pour les nécessités de la vie locale : aucune industrie, aucune activité d'envergure n'y avaient place. Le commerce avec Paris et sa proche banlieue portait sur des produits agricoles presque exclusivement : blé, fourrages, fleurs, maraîchage. Les résidences de villégiature étaient alors peu nombreuses. Le canton de Boissy-Saint-Léger, auquel appartiennent les communes en cause, était représenté au conseil général de Seine-et-Oise par Napoléon Berthier, prince de Wagram, titulaire du majorât de Grosbois, maire de Boissy-Saint-Léger, membre du Conseil supérieur de l'agriculture, grand propriétaire foncier et chasseur impénitent. Il resta opposé au chemin de fer, tout comme son fils Alexandre après la guerre de 1870. Tel n'était pas l'avis des maires voisins. Une première pétition pour le prolongement de la ligne fut lancée par le maire de Villecresnes, de concert avec ses collègues du canton (Sucy-en-Brie, Marolles-en-Brie, Santeny, Mandres), mais aussi de Seine-et-Marne (Servon, Brie-Comte-Robert) en 1857. Ces villages étaient si peu connus que le fonctionnaire chargé d'y répondre en écorcha systématiquement les noms dans l'accusé de réception : Villurepin pour Villecresnes, Mazolles pour Marolles, Santory pour Santeny, Servan pour Servon, etc. (***). La pétition fut rejetée en 1860.

La Compagnie de l'Est fut à nouveau saisie en 1864. Cette fois-ci, le ministère donna une réponse négative plus étayée au sous-préfet de Corbeil : « Veuillez leur expliquer [aux maires] qu'il n'est pas

(*) Cité par Vauquesal-Papin : Souvenirs pour un chemin de fer qui a perdu son nom. *La vie du rail*, janvier 1970.

(**) Il est d'ailleurs piquant de relever que cette limite subsiste en dépit de l'unification administrative du département du Val-de-Marne en 1964, puisqu'une rame du RER sur deux s'arrête à La Varenne, comme à la Belle Époque, alors que la population à desservir a considérablement augmenté.

(***) AD Val-de-Marne, fonds 2 O 1.

possible au Gouvernement d'imposer à une compagnie la construction d'une ligne dont l'exécution lui serait incontestablement onéreuse ; que, si l'allocation d'une subvention pouvait déterminer la Compagnie de l'Est à soumissionner le prolongement sur Brie-Comte-Robert, cette ligne n'ayant qu'une utilité locale, la subvention devrait être fournie par les communes intéressées... ». Bien évidemment, les ressources desdites communes étaient notoirement insuffisantes pour financer la construction d'une ligne. Autant dire, le prolongement était renvoyé aux calendes grecques. Le même argument servira plus tard quand les communes demanderont qu'on installe des gares de marchandises. Il servira à nouveau dans les années 1970 quand les maires des mêmes communes demanderont la réouverture de la ligne pour un trafic voyageurs au-delà du terminus du RER. Dans un autre courrier, le sous-préfet écrivait : « Je lui ai fait observer [au maire de Villecresnes] que si la compagnie avait renoncé à prolonger le chemin de fer de Vincennes au-delà du point où il aboutit en ce moment, c'est évidemment qu'elle n'espérait pas trouver dans l'exploitation de ce prolongement des produits suffisants pour soutenir l'intérêt du capital qu'elle y emploierait ; que, d'ailleurs, ce prolongement n'avait qu'un intérêt local et que dans aucun cas le Gouvernement ne pourrait donner son concours pour son exécution [...] ». Le style reste élégant et il est difficile d'être plus net : pas rentable. L'État ne suppléait pas les carences du capital. Telle se déclinait la doctrine officielle. Et ceci n'était pas pour déplaire au prince de Wagram dont les terres auraient été parcourues par cette ligne. Mais la vérité administrative fluctue en fonction des personnes qui la manient.

En 1865, Rouher, ministre d'État de Napoléon III et son homme de confiance, a acheté le château de Cerçay, à Villecresnes. Président de la Commission d'enquête sur les chemins de fer (1853-1855), il a préparé la mise en place du schéma général d'équipement de la France en voies ferrées. Ce schéma fut mis en oeuvre par ce même Rouher, alors ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics (de 1855 à 1863). Sollicité par le maire de Villecresnes, il apporta son soutien au projet en 1867. Dès lors, les opérations se déroulèrent rapidement avec, toutefois, une interruption lors de la guerre de 1870. Mais, le tracé portera la marque de la mauvaise volonté du prince de Wagram. Dans le souci de préserver au maximum ses terres à Boissy-Saint-Léger, à Villecresnes et à Mandres, il imposa deux grandes courbes, l'une par les Bois de la Grange, l'autre dans la plaine de Mandres. En effet, il convenait d'éviter de passer trop près du château de Grosbois et de couper les terres agricoles de la ferme de Mandres : ici, la gare se trouva déportée d'un bon kilomètre hors du village. En raison de ces contraintes, la vitesse commerciale ne sera jamais élevée, ni l'intérêt pour la population évident. Le trafic restera longtemps médiocre et la clientèle peu nombreuse. La concession de la ligne La Varenne-Verneuil-l'Étang fut accordée en 1868, précisant que cette ligne présentait un intérêt stratégique : pouvoir acheminer des troupes et du matériel vers l'Est, rejoignant la ligne de Troyes et Belfort à Verneuil-l'Étang. Cette raison ne doit pas faire illusion : elle a permis d'obtenir une subvention dont la Compagnie de l'Est avait besoin pour établir une liaison qu'elle avait rejetée quelque temps auparavant. En 1872, le train atteignit Sucy-en-Brie ; en 1874, la gare de Boissy-Saint-Léger fut ouverte au public ; en 1875, la section entre Boissy-Saint-Léger et Brie-Comte-Robert fut mise en service ; mais il fallut attendre 1892 pour que la ligne « stratégique » fût enfin réalisée sur tout son parcours !

Les roses sont éphémères et les trains ne sont pas faits pour les 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 ou à Boissy-Saint-Léger où se situaient plusieurs de ses chantiers. 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 impitoyablement 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 rosés destinées aux Halles : le train des rosés, un exemplaire unique et destiné à le rester, était né. Il disparut avec la guerre.



Le trafic voyageur ne fut pas mieux encouragé. Inconfort des rames, horaires mal adaptés, gares mal reliées détournèrent la clientèle potentielle. Celle-ci restait insignifiante pour les gestionnaires de la ligne. Aucun projet immobilier d'envergure ne pouvait soutenir l'intérêt. 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. De fait, la Compagnie de l'Est ne voulait pas davantage en entendre parler car ce tronçon ne l'intéressait absolument pas. D'ailleurs le trafic de banlieue ne justifiait pas à ses yeux qu'on investît de grosses sommes sur ces lignes.

Deux erreurs d'appréciation avaient été commises d'entrée par la Compagnie de l'Est. Ce « péché originel » explique les difficultés qui ont jalonné l'histoire de cette ligne. Aujourd'hui, on parlerait d'erreurs de marketing ou de stratégie.

L'exploitant a cru avoir affaire à une clientèle captive ; il a donc négligé la liaison gares-quartiers urbains, et n'a pas prêté attention aux tramways, omnibus, puis métro qui, en banlieue proche ont vigoureusement concurrencé le train en raison de leur souplesse et de l'absence de coordination des réseaux. Du coup, la guerre des tarifs s'est déroulée sans considération des investissements, au détriment de l'intérêt collectif conduisant à négliger la desserte des zones les plus éloignées.

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 et n'a raccordé cette ligne aux autres réseaux (Petite et Grande Ceinture, ligne de l'Est à Nogent-sur-Marne) que tardivement, entre 1873 et 1880, sans d'ailleurs chercher à étendre le service voyageurs.

Tableau I. Evolution du trafic en voyageurs par habitant

Gares	1861	1876	1911	1931
Saint-Mandé	105		10	5
Joinville-le-Pont	190		135	100
Boissy-Saint-Léger		60	140	200

Ces orientations ont été maintenues. B. Simonin a dressé un tableau (tab. I ci-contre) qui met en rapport l'accroissement de population et le nombre de voyageurs transportés annuellement.

Le trafic de la ligne de Vincennes atteint son optimum vers 1925, mais les gares proches de Paris connaissent la désaffection du public ; ensuite il

« plafonne » et entame son déclin à partir de 1930. Depuis 1919, la clientèle du train s'est déplacée vers la périphérie de la banlieue. Déplacer la ville à la campagne devenait possible pour deux raisons : la loi de 8 heures (raccourcissement de la durée légale du travail - avril 1919) dégageait du temps pour les employés et les ouvriers, et le prix des terrains dans ces communes restait abordable, même si les vendeurs empochaient de juteuses plus-values foncières. La création de lotissements plus ou moins bien équipés (personne n'a jamais évalué ce qu'a coûté la résorption des lotissements insalubres), connaît alors son apogée (*).

Au lieu de renforcer son avantage sur ces destinations, la Compagnie de l'Est s'efforce de supprimer la ligne. La qualité du service (fréquence, horaires, confort, régularité) laisse tellement à désirer que cette clientèle s'évanouira, quand elle n'aura pas été contrainte à l'abandon. La Compagnie de l'Est a raté son adaptation aux conditions nouvelles. Elle a refusé d'être reliée au réseau métropolitain et a enterré tous les projets d'électrification de la ligne de Vincennes : en 1900 (projet Thomson-Houston), en 1910, en 1923, en 1930, en 1935 : dans le programme de grands travaux élaboré par le Gouvernement en 1934, des crédits étaient affectés à l'électrification de lignes, mais le projet de la ligne de Vincennes ne sera pas retenu et les crédits seront utilisés pour des aménagements routiers. A partir de 1930, les cars (Zélys et Château) captent une bonne part de la clientèle. Après 1932, la Compagnie de l'Est a réduit le service sur la ligne Brie-Verneuil (12 services quotidiens) et sur le tronçon Boissy-Brie ; elle nourrit depuis longtemps le projet d'abandonner la ligne. « Rien n'a encore été décidé parce que la Compagnie de l'Est, sans jamais à ma connaissance prendre d'engagement ferme, ni proposer de projet précis pour l'aménagement restreint des lieux [il s'agit du passage à niveau de Champigny] laisse espérer depuis longtemps qu'elle réduira à très peu de choses le passage des trains... et peut-être même qu'elle n'utilisera plus la ligne que pour un train de marchandises par nuit dans chaque sens. » (**)

En 1937, la Compagnie de l'Est propose au ministère de fermer la ligne. En prenant connaissance de cette proposition, les élus et la population protestent vigoureusement (***)). A la fin de l'année 1938, la section entre Brie-Comte-Robert et Verneuil-l'Étang est fermée à tout trafic. Le 13 juillet 1939, c'est le tour du tronçon Boissy-Brie. Mais, pendant la guerre, du fait de la pénurie de carburant, la ligne fonctionne à nouveau. La substitution de la SNCF à la Compagnie de l'Est n'a en rien modifié les calculs de rentabilité des exploitants : la ligne est notée comme lourdement déficitaire. En 1953, au grand dam des usagers contraints de voyager dans des cars inconfortables et au milieu d'embouteillages croissants, le service est définitivement supprimé au-delà de Boissy-Saint-Léger. Rien ne fera revenir les autorités responsables du transport en région parisienne sur cette décision. Maires de communes avoisinantes, en 1967, et syndicats de cheminots en 1971, demanderont en vain que soit instaurée une navette par autorail. La demande sera reformulée plusieurs fois, surtout après la mise en service du Réseau express régional jusqu'à Boissy (12 décembre 1969). Comme au temps du prince de Wagram, l'Administration opposera le souci de ne pas urbaniser le plateau briard à la revendication de transports collectifs efficaces. L'occasion est perdue une nouvelle fois en 1990-1991 quand la SNCF reprend une partie du tracé pour relier le TGV sud-est de Villeneuve-Saint-Georges au nouvel embranchement vers Disneyland. Le projet de transports en site propre sur l'ancienne plateforme est rejeté par les décideurs sans autre forme de procès. Aujourd'hui, en 1996, la RN 19 est engorgée et les élus réclament son élargissement (une autoroute urbaine en fait) : le trafic automobile engendre le trafic automobile, et le plateau briard n'a pas échappé à l'urbanisation. Mais ses habitants sont toujours aussi mal desservis par les transports collectifs.

(*) Voir à ce sujet les contributions au colloque organisé par CLIO 94 en octobre 1993 : « Nous, les lotis ». Clio 94, 12, 1994, pp. 67-94

(**) Val-de-Marne fonds S 51.

(***) Voir la séance du conseil général de la Seine du 13 juillet 1937 où Louis Marin, maire de Saint-Maur-des-Fossés, intervient.



... QUI A
ACTIONNÉ LE
SIGNAL
D'ALARME ?

... SOI-DISANT
QU'UN INDIVIDU
AURAIT PROFITÉ
QU'ON PASSAIT DANS
LE TUNNEL POUR
TIRER UN PET !

ROUSSE

L'urbanisation ne prend pas le train, elle va son train

Dans un article écrit en 1934, une géographe examinait les conséquences de l'ouverture des voies ferrées sur la démographie en Brie et notait un fort accroissement de la population entre l'an VIII (1800) et 1931 dans les communes desservies par le train. « On peut conclure que les chemins de fer ont été de 1849 à 1930 le facteur principal conditionnant la démographie briarde et que la population s'est étendue en se digitant sur le plateau ou dans les vallées selon l'itinéraire choisi par [sic] les voies ferrées. » (*) En fait, à y regarder de plus près, le phénomène ne présente pas le caractère régulier que lui attribue cet auteur. D'une part, la croissance démographique la plus forte se produit après 1919. D'autre part, elle est constatée dans les communes les plus proches de Paris - et elle citait celles de la bordure du plateau : Chennevières-sur-Marne, Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger - et dans les communes qui attiraient déjà la population (villes ou bourgs des vallées) avant l'arrivée du train. La voie ferrée ne procure pas un avantage décisif pour la croissance. La concomitance des faits ne signifie pas corrélation. C'est d'ailleurs pour avoir oublié cette règle méthodologique que les gestionnaires ont conclu à l'absence de rentabilité des chemins de fer en constatant la discordance entre trafics réels et trafics prévus sur la base de l'augmentation de la population potentiellement desservie. Au moment où il aurait fallu investir pour améliorer le service offert aux voyageurs et améliorer l'offre de transport en liaison avec les autres modes de transport (penser globalement les déplacements, comme système multimodal), les compagnies de chemin de fer se sont frileusement repliées sur des considérations comptables en ignorant la notion de service collectif.

Le chemin de fer n'a ni accompagné, ni provoqué le développement de la banlieue. Il a servi de « force d'appoint », complété le dispositif sans en modifier le sens, ni le rythme. L'extension urbaine s'est effectuée au coup par coup, selon la disponibilité de terrains (les lotissements) dont la distribution spatiale s'explique fondamentalement par le budget-temps des acheteurs finaux. Entre 1920 et 1930, de nombreux lotissements sont créés à Sucy-en-Brie, Boissy-Saint-Léger et Villecresnes. A Mandres, les lotissements, de moindre importance et un peu plus tardivement, sont liés à la gare... de Brunoy (**); au-delà, aucun lotissement ne voit le jour, pas même autour de la gare de Brie-Comte-Robert ! « En 1895 [...] l'intérêt touristique de la ligne se limite aux massifs boisés et aux châteaux qui bordent le chemin de fer de Sucy-en-Brie à Villecresnes ; le mouvement d'urbanisation, vers 1890, atteint tout juste Sucy, et la population rurale est peu mobile. Dans ces conditions, l'augmentation du trafic voyageurs liée à l'allongement de la ligne est loin d'être proportionnée à celui-ci. »(***)). 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 RER 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 de banlieue, aussi charmant soit-il. S'il faut conclure, considérons deux points de vue. Cet espace 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, 2 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 sur cette ligne, à l'échelle d'une micro-région. Il faut trouver les raisons de la croissance démographique et économique ailleurs que dans l'interprétation d'une desserte collective •

J.-P. Nicol est économiste et historien.

(*) Mme C. Vidal : Le problème des voies ferrées en Brie, *Bulletin des sociétés historiques, géographiques et scientifiques de la Région parisienne*, 8^e année, 1934.

(**) Le lotissement dit de la Gare, sur la route de Santeny ne sera réellement développé que dans les années 1990, alors que les trains ne circulent plus depuis 40 ans, que le passage à niveau a été supprimé et que le bâtiment de la gare accueille un couple d'agriculteurs à temps partiel (ferme pédagogique).

(***) B. Simonin, *op. cit.*, p. 32.