

ARCHIVES. Du Paris-Bâle à l'électrification de l'axe Provins : retour sur près de 30 ans de mobilisation

Le 3 octobre, l'arrivée des nouvelles rames Francilien sur la Ligne P ont sonné l'aboutissement de 30 ans de lutte, dont l'objectif fut l'électrification totale de l'axe Paris-Provins, obtenue le 29 août dernier. Retour vers un futur qui s'est fait attendre.

C'est l'aboutissement de 27 ans de combat sans relâche, qui aura mobilisé voyageurs et élus locaux. Le 3 octobre, la mise en service des nouvelles rames Francilien est venue parachever le long, très long (trop long ?) dossier de l'électrification de l'axe Paris-Provins de la Ligne P.

Il faut en effet remonter à 1995 pour voir les premières mobilisations sur le sujet. À l'époque, la SNCF remet en cause le statut d'intérêt national de la ligne Paris-Bâle, avec la création du TGV Est en ligne de mire. « C'est la première grande prise de conscience, avec la crainte, à terme, que la ligne ne soit plus desservie dans son entièreté », se souvient Michel Billout (PCF), ancien maire de Nangis (2002-2008 et 2012-2020), qui présida l'association des élus de Seine-et-Marne pour la modernisation de la ligne Paris-Provins-Troyes, entre 2004 et 2008.

Claude Pasquier (PCF), maire de Nangis à l'époque, va alors prendre le train depuis Bâle (Suisse) vers Paris et le ministère des Transports avec à son

bord des élus, des syndicalistes et 2 400 manifestants pour réclamer l'électrification de la ligne. « C'est le seul gage du maintien durable de la ligne pour les entreprises locales et le développement industriel du sud seine-et-marnais », estime-t-il.

« Les marchandises sont mieux traitées »

Au début des années 2000, la mobilisation s'intensifie. Alors que les autres lignes franciliennes se modernisent devant la grogne des élus parisiens qui ne veulent plus de rames diesel dans les gares de la capitale, l'axe Paris-Provins est délaissé. Les collectifs d'usagers voient le jour et frappent fort (lire ci-dessous). En le 10 mars 2003, des manifestants arrêtent le train Paris-Bâle en gare de Nangis. « Excédés, certains usagers sont montés dans un direct et ont actionné le système d'alarme », note La Rep de l'époque. Le lendemain, ils occupent les voies devant des gendarmes impuissants.

« L'État et la Région devraient prendre l'engage-



Le 4 février 2008, La Rep consacrait un article à l'arrivée des AGC bi-mode sur l'axe Paris-Provins, dont « le confort est sans commune mesure avec ses prédécesseurs » Archives LaRep77

ment mutuel pour inscrire l'électrification dans les meilleurs délais. 2006 paraît être le délai maximum », déclare à ce moment-là Michel Billout, au côté des usagers. Vingt ans plus tard, l' élu nangissien, désormais dans l'opposition, sourit : « J'étais visionnaire ! (rires), plaisante-t-il. Le problème,

c'est qu'à chaque fois, les arbitrages nous ont été défavorables, la ligne P n'était pas une priorité. Pourtant, la motrice diesel la plus récente à l'époque a 45 ans. Parfois, des trains " petits gris " étaient même tirés par des motrices de fret, donc pas équipées pour chauffer les voitures.

Des gens voyageaient avec des duvets. » Ce qui fera dire à Bertrand Capparoy, conseiller général de Provins : « Les marchandises sont mieux traitées que les usagers. »

Les collectivités locales à la rescousse

La première victoire intervient

en 2008, avec l'arrivée des Autorails à grande capacité (AGC). « Le tournant, c'est la fermeture du régiment de Hussards de Sourdon, en 2008, retrace Christian Jacob (LR), alors député-maire de Provins. À l'époque, on bloque la RN19 avec les élus du secteur pour obtenir le maintien des emplois et des grands travaux pour désenclaver le territoire. C'est là que je négocie avec le président Sarkozy le financement de l'électrification de la Ligne P et l'arrivée des AGC. La mobilisation de la Région Grand-Est et de François Baroin, le maire de Troyes (Aube), aura été prépondérante. » Reste que le financement l'électrification se complique avec le désengagement de l'État. Il faut attendre la campagne des Régionales, en 2015, pour que Valérie Pécresse, candidate en Île-de-France, en fasse sa priorité. Éluë, elle débloque en 2019 35 millions d'euros, aidée par le Département à hauteur de 5 millions. Les travaux pouvaient enfin être lancés.

● M.B.

Les trains grandes lignes bloqués à Nangis



Virginie Salitra (au centre), présidente de La Voix du train, au côté des voyageurs lors d'une manifestation en gare de Nangis, en 2003 Archives LaRep77

VIRGINIE SALITRA : « PRENDRE LA LIGNE P ÉTAIT UN FREIN À L'EMBAUCHE »

Ancienne présidente de l'association La Voix du train (2002-2009), qui rassemblait des usagers de la Ligne P.

1. Dans les années 2000, vous meniez la mobilisation pour de meilleures conditions de transport sur l'axe Provins. Racontez-nous ?

Avec le collectif des usagers de la Ligne Paris-Provins, qui existe encore, nous étions assez actifs. Face aux suppressions régulières des « petits gris », nous avons lancé en 2002 une pétition qui a récolté 3 000 signatures. C'est là qu'on a senti un réel engouement et qu'on a eu l'idée de créer l'association La Voix du train. Par la suite, on a imaginé des faux titres de transport avec marqué « ras-le-bol de la SNCF ». Les contrôleurs jouaient le jeu et la SNCF a fini par nous rencontrer.

2. Vous alliez même jusqu'à arrêter les trains directs Paris-Bâle...

Oui. Lorsqu'on n'avait pas de train, on arrêtait parfois le train. On prévenait les gendarmes et les élus, mais on montait à bord pour que les gens puissent aller travailler. À ce moment-là, beaucoup d'usagers intérimaires ou en CDD voyaient leur contrat s'arrêter parce qu'ils empruntaient une ligne qui ne leur permettait pas d'arriver à l'heure. C'était un frein à l'embauche.

3. Quand avez-vous senti les choses bouger ?

En 2008, avec l'arrivée des AGC. Avant ça, on voyageait parfois avec des couvertures ! Quand on racontait nos trajets à nos collègues, on avait l'impression de vivre à la préhistoire. Ces nouvelles rames ont permis de souffler un peu, avec un train toutes les 30 min - 1 h au lieu de quatre le matin et quatre le soir. La mobilisation des élus a été déterminante, ça a été une vraie satisfaction. Pour l'électrification, en revanche, on a très vite compris que ce serait plus compliqué...