

Le Bulletin de NLGH

Numéro 9

Date de parution : Septembre 2016



NLGH

Adresse postale :

Maison Pour Tous Marcel Bou

8-10 rue du Docteur Sureau

93160 Noisy-le-Grand

Siège social :

MPT Marcel Bou

Adresse e-mail :

noisy93160.histoire@free.fr

Rédaction et publication :
NLGH

NLGH, Noisy-Le-Grand et son Histoire, est une association loi de 1901 déclarée à la Sous-Préfecture du Raincy sous le numéro W932004107 le 06/03/2012.

Son objectif premier est de rechercher des documents et témoignages sur l'histoire de Noisy-le-Grand, afin de la faire mieux connaître et la transmettre.

Sommaire

Quelques propos du président de NLGH

Page 1

Claudine Durand-Coquard : Les pompiers à Noisy-le-Grand (1839-1967)

Page 3

Claude Coquard : Vingt ans de démocratie communale et de conflits politiques à Noisy-le-Grand (1884-1904).

Page 25

Michel Jouhanneau : Le tramway à Noisy-le-Grand : les chemins de fer nogentais (1901-1920).

Page 49

Vous possédez, dans vos archives familiales, des documents qui concernent la vie quotidienne de vos parents et aïeux ayant vécu à Noisy-le-Grand. Nous vous saurions gré de bien vouloir nous les confier provisoirement afin de pouvoir les prendre en compte, avec toutes les garanties légales de confidentialité, dans nos recherches.

Nous vous en remercions d'avance.

site web de l'association : <http://noisy93160.histoire.free.fr/1-accueil.html>

QUELQUES MOTS DU PRESIDENT.

Ce numéro de notre *Bulletin* semestriel est composé de trois communications qui se situent chronologiquement à la charnière du XIX^e et du XX^e siècle. C'est le moment où l'histoire de notre commune connaît ses premiers bouleversements démographique, économique et politique. Passant d'environ 1 000 habitants à plus de 2 000 entre 1870 et 1914, sa relation au monde extérieur se modifie sensiblement avec l'arrivée du tramway dans ses murs. Dans le même temps, l'application de la grande loi municipale du 5 avril 1884 démocratise son fonctionnement administratif et politique.

Le premier article présente une analyse de la situation de ce corps très ancien, dévoué à la protection des habitants, que représentent les sapeurs-pompiers. On sait que la réforme de la région parisienne, à partir de 1964, supprimera, comme dans de nombreuses communes de banlieue, les traditionnels « volontaires du feu », pour donner à la structure des « Pompiers de Paris » le rôle principal de lutte contre les catastrophes qui peuvent mettre en péril la vie et les biens des Noiséens. Il reste néanmoins des traces de la vie et des activités de ces anciens volontaires, traces dont cette communication présente de nombreux aspects.

Le second article aborde un thème d'histoire politique locale : celui de la démocratisation de la vie communale initiée, à partir de 1884, dans la formation et les pouvoirs nouveaux octroyés aux conseils municipaux désormais indépendants en partie de la puissance d'État. À Noisy-le-Grand, cette installation ne se fait pas sans difficultés ni conflits, parfois violents, qui opposent entre eux tout ou partie du conseil municipal. De cette confrontation émerge notamment la figure de François-René Souchet qui présida le conseil pendant plus de 12 ans.

Le troisième article présente les conditions dans lesquelles le tramway, dont la genèse a fait l'objet d'une précédente communication dans le *Bulletin* n° 6 de mai 2015, commence son exploitation en 1901, sous le nom affectueux de « Nogentais », et ses variantes jusqu'en 1920. La grande inondation de 1910 et la première guerre mondiale ont apporté leur lot de vicissitudes, mais le projet initial de desservir la partie nord de la commune jusqu'au Château Périac est resté une réalité. Nous aborderons dans un prochain article les évolutions que ce moyen de transport connaîtra ensuite jusqu'en 1934, année où il a été remplacé par des autobus.

Nous remercions à nouveau la municipalité de poursuivre l'aide qui nous a été apportée depuis le début de notre entreprise, en particulier en nous permettant de bénéficier des services de reprographie qui assurent l'impression de notre *Bulletin*.

Michel Jouhannau

LES POMPIERS A NOISY-LE-GRAND

Le rôle des pompiers est défini ainsi dans l'Encyclopédie Larousse : *"Les sapeurs-pompiers ont été créés pour lutter contre l'incendie et porter secours aux victimes."*

À Noisy-le-Grand, quelle est l'histoire de cette lutte contre l'incendie et le secours aux victimes ?



Collection du musée de Noisy

Historique depuis le XIX^e siècle

Sous la monarchie de Juillet

C'est le 14 février 1839 qu'il est question pour la 1^{ère} fois des pompiers au conseil municipal de Noisy-le-Grand : celui-ci décide de leur payer 12 leçons. Puis l'année suivante, le 9 novembre, 16,25 m de tuyaux et 2 raccords de cuivre sont achetés pour rallonger ceux de la pompe à incendie.

Sous la 2nde République

Le 9 avril 1848 la subdivision des sapeurs-pompiers comprend 18 hommes.

Le 8 février 1850 le conseil discute de leur organisation en compagnie. Il faudrait nommer un capitaine pour la commander : il s'agit d'une demande du chef de bataillon de la garde nationale¹ de Gagny. Le conseil de Noisy est d'accord sur le principe, mais il désire que la manœuvre et les soins à

¹ Garde nationale : " milice civique créée en 1789 à la demande des électeurs de Paris... Elle joue un rôle actif dans les journées révolutionnaires... Plusieurs fois dissoute, puis reformée, notamment par Louis-Philippe (1831)... " Extrait du Grand Larousse en 5 volumes

la pompe, ainsi que le service à l'intérieur de la commune, soient soumis au commandement de l'officier supérieur de la garde nationale².



Pompe à incendie 1843

Sous le 2nd Empire

En juillet 1852, 36 citoyens, choisis par le conseil de recensement sont convoqués pour composer la subdivision des sapeurs-pompiers de la commune : 33 se présentent.

"Ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas faire la dépense de s'armer et de s'habiller ; qu'ils demandaient que la commune leur fournit (...) un casque avec la crinière et l'aigrette, le ceinturon noir, la giberne et le poignard qui est tenu par le ceinturon et l'exemption de prestation³.

Ils appuient leur demande sur la dépense qui leur restera à faire pour s'habiller, que d'ailleurs les objets resteront propriété de la commune.

Et quant à l'exemption des prestations, ils s'appuient sur ce qu'elles ne sont que de deux jours par an pour les habitants, tandis qu'en ne manœuvrant seulement qu'une fois par mois ils perdront 12 jours par an, ce qui leur fera 12 jours de perte au lieu des 2 qu'ils perdraient à faire leurs prestations comme leurs concitoyens ; qu'enfin ils seront obligés de se transporter dans les communes voisines et partiront où le feu prend ce qui,

² www.ocdp.com Historique des sapeurs pompiers : 21 mars 1831 (loi) – " Les corps de sapeurs-pompiers sont organisés en deux catégories : - Les pompiers municipaux, sous la responsabilité des communes. - Les volontaires de la Garde Nationale, sous la responsabilité de l'autorité militaire. 11 janvier 1852 (décret) : Les corps de sapeurs-pompiers sont maintenus alors que la Garde Nationale est supprimée. 5 avril 1884 (loi) - Les municipalités deviennent responsables financièrement des gardes-pompes. "

³ Journées de travail dues annuellement à la commune par les habitants pour des travaux d'intérêt communal, l'entretien des chemins vicinaux notamment.

indépendamment de la perte de temps que cela leur occasionne les oblige à faire de la dépense (...)"

Le 14 août 1852 le conseil municipal demande à être autorisé à percevoir un impôt extraordinaire de 900 F pour acheter l'équipement, les tuniques restant à la charge des hommes.

Le 17 avril 1853, un conseil de discipline est institué pour les pompiers de Noisy et ceux de Neuilly-sur-Marne.

En février 1870 le préfet demande qu'une caisse de secours mutuel et de pension soit créée pour les pompiers. Le conseil décide de prendre plus amples renseignements.

3^e République (jusqu'à 1919)



Pompiers en studio époque Second Empire © Col. Dominique Pagès - 2011

Le 16 juin 1874, le conseil tient une séance extraordinaire :

"Le but de la réunion est de pourvoir au paiement d'une somme de 1200,25 F due à M. Giroult, fournisseur à Paris pour l'équipement de la subdivision des sapeurs-pompiers qui vient d'être réorganisée.

Le Conseil considérant que de tout l'ancien équipement il n'est resté que quelques casques et un clairon susceptibles de réparations, que le surplus ainsi que les autres effets et les caisses ont disparu ou étaient complètement hors d'état de servir et qu'il a été nécessaire de faire l'acquisition d'objets neufs pour réorganiser la subdivision de sapeurs-pompiers qui compte aujourd'hui un effectif de 31 hommes pour le service de

deux pompes ; que cette dépense qui s'élève à 1200,25 F est bien lourde pour la commune, venant s'ajouter à toutes celles qui ont été faites depuis 1871 pour le même objet et qui forment un total de 1804,75 F, savoir :

- Pantalons fournis aux hommes à Paris pendant l'investissement, et payés en 1871 et 1872 : 437 F

- Réparation des pompes et achat d'ustensiles pour remplacer ceux qui ont été détruits par l'ennemi : 327,75 F

- Construction d'un bâtiment pour remiser les pompes : 1040 F

Total général : 1804,75 F

Qui ont été payés entièrement sur les fonds communaux sans aucun secours de l'Administration supérieure (...)

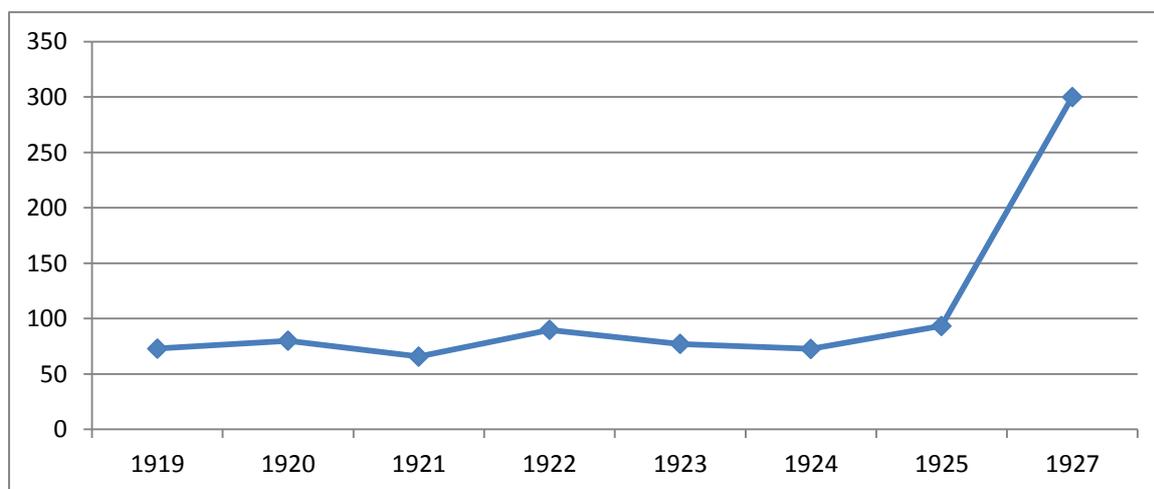
Il restera par conséquent à pourvoir un déficit de 600 F.

Confiant dans la bienveillance de l'Administration supérieure, justifiée d'ailleurs par la grande utilité du corps de sapeurs-pompiers, prie M. le Préfet de vouloir bien proposer en faveur de la commune de Noisy-le-Grand, sur les fonds départementaux l'allocation d'un secours de 600 F, prenant la liberté de lui rappeler que la commune a particulièrement souffert de l'occupation allemande (...)"

Sous la 3^e République (après 1919)

Le matériel

- Les premières années, jusqu'à 1927 au moins, la commune reçoit une subvention de l'État pour achat et entretien du matériel incendie. Ces subventions s'élèvent en francs (unité des ordonnées) à :



Elles varient peu, sauf en 1927, mais il s'agit probablement du rattrapage de 1926.

Par ailleurs, le conseil s'engage le 6 juin 1921 à subvenir pendant 15 ans aux dépenses de la subdivision des sapeurs-pompiers.

Par la suite des subventions "les plus larges possibles" sont demandées à plusieurs reprises, par exemple le 19 avril 1930, pour l'équipement récent (voiture, matériel, remise) qui a coûté au total plus de 53 000 F, le 14 novembre 1931 pour matériel et habillement. Le 26 novembre 1932 la commune reçoit pour le matériel 3650 F dont 2500 pris sur les paris urbains.

Un des premiers soucis est d'installer des bouches d'incendie : le 25 mai 1924 le conseil municipal prend la décision d'installer des bouches d'incendie partout où il y a des canalisations, leur emplacement doit être décidé en commun par la commission des chemins et les pompiers. Mais le

15 juin 1924, une seulement est prévue : rue Alsace-Lorraine, les autres viendront ... au fur et à mesure des ressources. En février 1925, une autre bouche est installée avenue de Noisy à Bry, avec l'aide financière de 1000 F de Noisy : en effet, elle peut être utilisée aussi dans le quartier de la Varenne. Ce n'est que le 21 juillet 1928 que la décision est prise pour 9 emplacements nouveaux. Le 24 février 1934, le conseil demande aux lotissements de s'équiper eux-mêmes : ainsi les Plants du Richardet en font installer 2 avenue de Paris le 2 juin 1934, la commune avance la dépense de 2 400 F ; pour les autres emplacements, à nouveau c'est la commission et le lieutenant des pompiers qui sont chargés de décider, en février 1934 et novembre 1938. Le 29 mai 1937, 4 nouvelles bouches d'incendie seront installées : 3 dans la Grande Rue et une dans la rue des Clapiers, pour 1200 F l'une.

Le 19 novembre 1938, de nouvelles demandes sont faites pour l'installation de bouches à incendie route de Bry et ailleurs : question renvoyée en commission.

Le matériel dont les pompiers disposent doit être sans cesse entretenu et renouvelé

Le 30 mai 1925, le commandant des sapeurs-pompiers demande le remplacement des tuyaux.

Le 19 septembre 1925, alors qu'un nouveau lieutenant de pompiers a été nommé par le préfet sur recommandation du conseil, le matériel de lutte contre l'incendie est déclaré inutilisable ; un crédit de 4275,95 F est voté et une souscription est lancée auprès de la population pour l'achat d'un matériel plus important.

- Le 10 octobre 1925 il est précisé qu'il s'agit de l'achat

"du matériel indispensable comprenant des tuyaux pouvant résister à la pression d'une moto pompe (...). M. Laigneau donne lecture du projet d'appel à la population ci-après :

La municipalité estime qu'il est de son devoir de faire connaître à la population la situation précaire des moyens actuels dont elle dispose pour assurer la sécurité des habitants et de leurs biens en cas de sinistre d'incendie.

Le personnel sapeurs-pompiers est en nombre trop restreint et milite qu'il soit fait diligence pour un recrutement supplémentaire.

Le matériel et l'équipement sont non seulement insuffisants et en mauvais état, mais ne répondent plus à l'accroissement de la population ainsi qu'à l'extension des nouveaux groupements créés par les lotissements en cours.

C'est donc une réorganisation et transformation moderne qu'il nous faut envisager et ce dans une période financière actuellement très difficile pour notre commune.

Aucun concours financier n'est à prévoir des compagnies d'assurances, pas plus que les subventions d'état et de département d'une somme de 100 F par an, dont il n'y a pas à tenir compte.

Ces considérations émises, c'est donc par nos propres moyens qu'il nous faut agir et tenter une amélioration à cette situation. Soucieux des intérêts qui nous sont confiés, nous pensons que cette question d'intérêt général et public incitera tous les habitants à adhérer à notre effort par un versement volontaire et proportionné à leurs ressources à la souscription que nous ouvrons à ce sujet.

Notre programme peut se résumer ainsi : acquisition d'une moto pompe, de tuyaux, matériels et accessoires divers, installation de bouches d'incendie, création d'un poste de secours dans les nouveaux quartiers.

Dans l'espoir que vous répondrez favorablement à notre appel, nous vous prions, Monsieur, d'agréer l'assurance de nos considérations dévouées.

Pour la Compagnie des sapeurs-pompiers Pour les membres de la municipalité

Le Lieutenant

Le Maire

Le projet mis aux voix est adopté à l'unanimité et sera adressé aux habitants sous forme de circulaire."

Le choix d'extincteurs, d'une motopompe et d'une voiture automobile et autre matériel

Après une expérience publique le 14 mars 1926, le conseil décide d'acheter, avec le produit de la souscription, un gros extincteur de 225 litres pour les pompiers et 6 petits pour les lotissements.

Une motopompe Renault de 25 000 litres est achetée, après essais, le 21 juillet 1928 ; le prix a été ramené à 18 000 F (au lieu de 19 200) ; elle est financée par une subvention de l'État de 2 000 F, et par 500 F des Établissements Ferber⁴, mais c'est insuffisant et une subvention complémentaire est demandée à l'État.



Extincteur 1929



Une motopompe

- Le 25 mai 1929, il est question d'acquérir une voiture automobile pour le service incendie ; plusieurs véhicules d'occasion sont proposés.
- Le 10 août 1929, la réponse à une circulaire du préfet qui envisage la création d'un service départemental de lutte contre l'incendie (Noisy-le-Grand serait rattaché au secteur du Raincy) donne l'occasion au conseil de faire le point sur l'équipement des pompiers à Noisy :

"Considérant la bonne organisation de la Cie des sapeurs-pompiers dont l'effectif, 18 hommes parfaitement entraînés sous l'habile direction de son lieutenant, M. Bodas, permet d'assurer un prompt secours au cas d'incendie, que la Cie est dotée d'un matériel moderne comprenant un puissant extincteur de 200 litres monté sur chariot et de plusieurs extincteurs à main, d'une motopompe débitant 60 000 litres d'eau à l'heure, d'une longueur d'environ 800 m de tuyaux en bon état, de nombreuses bouches d'incendie installées sur le territoire de la commune, que la Cie des sapeurs-pompiers aura prochainement une auto permettant le transport rapide des hommes et du matériel sur le lieu du sinistre.

Le conseil (...) étant donné l'éloignement de notre commune du chef-lieu de canton et pour les motifs indiqués plus haut ainsi que pour l'effort financier déjà consenti par notre commune regrette de ne pouvoir adhérer au projet de service départemental (...)"

⁴ Établissements de Bry-sur-Marne

Parallèlement, le même jour, le conseil autorise les pompiers à sortir de la commune, s'il y a un appel des communes voisines, les frais étant supportés par celle qui appelle.

Le choix est fait aussi pour l'achat d'une voiture d'occasion pour la somme de 2500 F, le devis de l'aménagement s'élevant à 3000 F.

- - Le 15 février 1930, la construction d'une remise pour les pompes à incendie est envisagée au Richardet, le devis s'élève à 40 662, 48 F.
- - Le 11 octobre 1930, il est décidé d'acheter 200 m de tuyaux de 70 mm de diamètre en lin imputrescible à 18 F le mètre, et le 11 novembre sont ajoutés des raccords.
- - Le 29 septembre 1931, les pneus arrière de la voiture sont remplacés par des bandages Duscable⁵ pour 2106, 60 F, par ailleurs il faut prévoir l'achat d'un dévidoir approprié.
- - Le 13 février 1932. Il faut renouveler la tenue des pompiers et acheter un nouveau dévidoir avec double bobine muni d'un support d'échelle et d'une 3^e bobine pouvant recevoir 200 m de tuyaux de 45 mm, l'ancien ira au Richardet. Cette dépense s'élève à 3750 F, une subvention d'État est à nouveau demandée.
- - Le 28 mai 1932 il est installé sur la mairie une sirène électrique d'une portée de 5 km pour alerter en cas d'incendie.
- - Le 20 août 1932, 10 extincteurs supplémentaires sont loués à la Société Sicli, à raison de 14,50 F par an et par appareil. Le 19 novembre, il faudrait aussi remplacer l'appareil de 225 litres inutilisable en fonction de son poids et de l'impossibilité de l'atteler à la voiture. Sicli le reprendrait et le remplacerait par 2 appareils de 150 litres sur roues à pneus pour 450 F par an.
- - Le 26 novembre 1932 des remerciements sont adressés à M. Dumay, garagiste qui à chaque alarme se met à la disposition des pompiers pour mettre en marche et conduire la voiture des pompiers, ce qui représente un gain important de temps.
- - Le 27 mai 1933 : au Conseil, il est question du secours contre l'incendie :

" La commission des finances a examiné une demande formulée par M. Richard au cours de la dernière réunion du conseil pour renforcement des secours contre l'incendie par la pose d'extincteurs en différents endroits comme il a été fait dans le lotissement de la Grenouillère.

Des renseignements recueillis il résulte que les dits appareils ont été placés dans ce lotissement par les lotis eux-mêmes et à leurs frais, en conséquence, la commission des finances estime que nous ne pouvons qu'inviter les habitants des autres lotissements à faire de même s'ils le désirent, remarque faite que le conseil a accru sensiblement les secours dont le fonctionnement des engins est assuré par six pompiers résidant dans ce secteur et qui ont prouvé au secours d'incendies récents qu'ils étaient vraiment à la hauteur de leur tâche.

M. Richard intervient pour que d'autres moyens de secours soient créés pour les endroits éloignés.

M. Pambrun fait remarquer que les pompiers sont rapidement rendus sur les lieux, cinq pompiers travaillent à l'usine de la Cie des Eaux de Neuilly-sur-Marne, ils sont autorisés à abandonner leur travail en cas d'alerte, et à réquisitionner une voiture sur place pour les conduire dans le minimum de temps sur le lieu même du sinistre.

M. Richard demande à nouveau que des extincteurs soient placés dans les points les plus éloignés.

M. Nectoux est d'avis que les associations syndicales peuvent faire quelque chose pour compléter ce qui a été fait par la commune, il signale les inconvénients qu'il a constaté dans le lotissement de la Grenouillère où, à différentes reprises les appareils extincteurs

⁵ Ce sont des pneus spéciaux pour les camions de pompiers et autres véhicules lourds.

mis à la disposition du public n'étaient pas en état de fonctionner lorsqu'on en a eu besoin ;

M. Richard souhaite que l'avenir ne lui donne pas raison, mais il se demande si on doit laisser cette initiative aux intéressés.

M. Pambrun rappelle qu'un gros effort a été fait par la commune, pour l'amélioration des secours contre l'incendie. M. Richard le reconnaît.

M. Salette ne pense pas que le budget puisse supporter les dépenses qui pourraient résulter de la réalisation de cette proposition.

M. Nectoux dit que tous les moyens actuels sont précaires tant que les canalisations d'eau n'existent pas, et il demande à la municipalité de vouloir bien s'occuper de la question d'installation de l'eau dans les lotissements."



Casque de 1950 - Don de M. Rolland au musée de Noisy

- - Le 28 août 1933, les établissements Ferber installent un poste de secours contre l'incendie dans leur magasin rue Carnot à Noisy. Il sera accessible du dehors et fermé par une porte, il pourra être utilisé par les habitants, moyennant quoi ils demandent à être dispensés des droits de voirie.
- - Le 28 octobre 1933, l'achat d'un dévidoir à la maison Delieuvain, pour 2 250 F, est décidé.
- - Le 25 novembre, le devis de la construction d'une remise pour pompe à incendie au Richardet est de 29 107, 68 F
- - Le 24 février 1934, il reste une pompe manuelle maintenant inutilisée, elle est mise en vente. Celle à moteur électrique est installée à l'école du Richardet, mais il faut installer une canalisation d'eau jusque-là.
- - Le 1^{er} juin 1935, les pompiers se plaignent de manquer souvent d'eau ; il leur faudrait une "voiture" de 500 litres de mousse comme premiers secours, et de plus des appareils sur roues

dans chaque poste, avec des tuyaux de toile et un appareil respiratoire. Ces demandes sont renvoyées en commission. Le 10 août 100 m de tuyau de toile de 70 mm et un col de cygne ont été achetés pour 1590 F.

- - Le 16 novembre 1935, le Conseil prend l'engagement de subvenir aux dépenses d'entretien du corps des sapeurs-pompiers pendant une nouvelle période de 15 ans à partir de février 1936.
- - Le 22 février 1936 le contrat avec la maison Sicli, pour les extincteurs, est renouvelé. Elle fournit du matériel neuf timbré par le service des Mines.
- - Le 23 mai 1936, la voiture des pompiers nécessite de grosses réparations et une immobilisation. Un camion de 2 tonnes est acheté d'occasion pour 9 250 F, il est facilement aménageable. Dans ce but, et pour la construction d'un garage – coût 45 000 F - une subvention "*la plus large possible*" est demandée. Le garage actuel est trop petit et n'est pas protégé du froid ; il est prévu de l'installer sur le surplus de terrain des bains douches, avec un chauffage commun. L'ensemble est mis en adjudication le 26 décembre 1936.
- - Le 29 janvier 1938, la société Sicli demande une augmentation de 44% pour la location des extincteurs, alors que 10% ont déjà été accordés en 1937 : il faut voir avec une autre maison. Le 12 mars le refus est confirmé.
- - Le 19 novembre 1938, l'achat d'un appareil de respiration artificielle est décidé, le coût en est de 2 500 F.
- - Le 25 mars 1939, le Conseil vote l'installation d'une sirène au Richardet : elle servira pour les pompiers et la défense passive.

Et des hommes qu'il faut indemniser et habiller

- - Le 10 août 1929, il y a 18 pompiers, le 13 février 1932 ils sont 20, le 25 novembre 1933 : 27, le 7 août 1937: 32.
- - Le 2 juin 1934, 11 pompiers ont démissionné : "*Vues les circonstances dans lesquelles les faits se sont passés, le maire a jugé bon d'accepter leur démission sans discuter*", aucune explication n'est donnée à ce geste dans les délibérations. Seulement 5 ont été recrutés, il y en a donc 21 à cette date.
- - Le 12 janvier 1935, la prime de présence des pompiers aux sinistres, passe de 1000 F en 1934 à 1340 F en 1935
- - Le 29 mai 1937, il est décidé d'installer le téléphone, aux frais de la commune, chez le lieutenant des sapeurs-pompiers : de son domicile on entend mal la sirène, et il doit être le premier sur les lieux des accidents.
- - Le 29 mai 1937, les pompiers sont félicités pour leur dévouement lors de l'incendie de la rue de La Grotte.
- - Le 7 août 1937, un complément de crédit de 1704,75 F est voté pour l'achat d'habillement pour les nouveaux pompiers, et 7 500 F pour celui de bottes à 235 F la paire (ce qui suggère qu'il y a alors 32 pompiers)
- - Le 20 novembre 1937

"(...) M. Alexandre exprime son intention d'interpeler au sujet des primes de présence aux sinistres alloués aux sapeurs-pompiers et demande d'envisager les moyens de leur fournir une veste de cuir, ce qui serait urgent.

Développant sa demande M. Alexandre déclare que certains pompiers ne touchent que 5 F de l'heure pour présence aux sinistres, alors qu'ils perdent un salaire supérieur, ceci pour les sapeurs-pompiers travaillant pour des particuliers, et que les employés

communaux qui touchent intégralement leur salaire reçoivent la même indemnité, ce qui est susceptible de provoquer certaines jalousies.

M. Salettes dit qu'il y aurait lieu de prendre l'avis de l'officier commandant la subdivision.

M. Alexandre dit que la durée du temps passé aux sinistres est parfois contestée.

Sur la proposition de M. le Maire, cette question est renvoyée à la commission.

En ce qui concerne l'achat de vestes de cuir, M. le Maire ayant demandé l'avis du lieutenant, celui-ci a fait connaître par lettre que les vestes dont les sapeurs-pompiers sont pourvus sont en bon état et qu'il ne voit pas, pour le moment, la nécessité d'acheter des vestes de cuir.

M. Alexandre demande si tous les pompiers ont des vestes.

M. le Maire répond qu'il a toujours donné satisfaction aux demandes du chef de corps, et qu'à sa connaissance, il ne manque pas d'effets d'habillement.

M. Vallée dit qu'il a reçu la plainte d'un sapeur-pompier, qui est obligé d'assurer le service aux fêtes avec un pantalon brûlé.

M. le Maire fait remarque qu'il existe un conseil d'administration du corps des Sapeurs-pompiers qui a qualité pour examiner les réclamations des hommes.

M. Alexandre dit que les pompiers ont peur de leur chef, et qu'il a constaté que l'un d'eux avait été obligé de se cacher pour donner son obole à une souscription publique.

Ce n'est pas l'avis de M. Salettes qui ne croit pas que les pompiers aient peur de leur chef et pense qu'il ne faut voir dans cette affirmation qu'une manœuvre politique."

- Le 29 janvier 1938, une première réponse est donnée à la requête de M. Alexandre sur la prime de présence aux sinistres :

" (...) M. Alexandre avait déposé une résolution tendant à établir deux prix différents pour prime de présence aux sinistres payées aux sapeurs-pompiers suivant qu'il s'agissait de pompiers employés dans les administrations qui perçoivent leur traitement ou d'employés du commerce ou de l'industrie auxquels les employeurs retiennent leur salaire en cas d'absence.

La commission des finances devant laquelle la question avait été renvoyée demande de faire procéder à une enquête auprès des intéressés eux-mêmes afin de prendre une décision.

M. Alexandre déclare qu'il n'a pas demandé deux tarifs mais qu'une compensation, pour perte de salaire soit accordée aux pompiers employés dans les industries privées.

M. Salettes fait remarquer que si les employés communaux bénéficient des primes de sinistres tout en percevant leur traitement, on leur a fait une obligation de faire partie du corps des sapeurs-pompiers, et cette obligation vaut bien une compensation.

M. Alexandre dit qu'il a envisagé la question sous l'angle d'unification des avantages alloués aux sapeurs-pompiers car, en ce moment, lorsqu'il s'agit d'un sinistre de nuit il y a égalité mais lorsque c'est de jour, certains pompiers subissent une perte de salaire plus élevée que la prime versée par la commune, c'est cela qu'il voudrait éviter.

M. Salettes demande qu'une enquête soit faite.

M. Alexandre dit que sa proposition n'a pour but que d'éviter les heurts parmi les sapeurs-pompiers et maintenir la cohésion nécessaire."

La question est à nouveau renvoyée à la commission des finances pour une nouvelle étude.

- Le 7 mai 1938, la prime de présence aux sinistres des sapeurs-pompiers est augmentée : elle passe à 8 F pour le chef et à 7 F pour les sapeurs.
- Le 27 août 1938, la commune reçoit 3 300 F de subvention pour l'habillement et la voiture des pompiers : les dépenses ont déjà été engagées.

- Le 11 février 1939, des vestes de cuir sont achetées pour les pompiers.
- Le 20 mai 1939, la commune prend en charge les frais d'obsèques – soit 1431 F- d'un pompier mort en service et sa femme demande le versement d'une pension.
- Le 5 août 1939, le conseil accorde une douche gratuite par semaine à chaque pompier. Divers fournisseurs ont été contactés pour l'achat des vestes de cuir.

Des frais remboursés

- - Le 2 juin 1934, les pompiers ont été appelés pour un feu au Bois St Martin, le long de la ligne de chemin de fer ; la Cie des chemins de Fer de l'Est leur rembourse les frais de déplacement et la recharge de l'extincteur, soit 422 F.
- - Le 9 juillet 1938, la Sté Nationale des chemins de fer verse 350 F à la commune pour extinction du feu le long de la ligne Paris-Mulhouse le 5 mars 1938.
- - Le 25 mars 1939, un propriétaire de la rue de Malnoue propose le remboursement des frais de déplacement des pompiers (soit 125 F) qui sont venus lui vider sa cave. Son offre est, bien sûr acceptée.
- - Le 17 mars 1940, deux propriétaires remboursent les frais de déplacement des sapeurs-pompiers qui ont vidé des caves suite à l'éclatement des conduites d'eau gelées.

Et la participation à des concours

- - Le 15 février 1930, pour la fête communale, un concours de manœuvres de pompes à incendie est organisé ; pour ce faire il faut envisager une dépense supplémentaire de 3000 F, mais elle sera couverte facilement.
- - Le 8 juin 1930, les pompiers de Noisy obtiennent un prix au concours organisé à Faremoutiers ; ils sont félicités par le conseil municipal.
- - Le 14 juin 1931, au concours de pompes à incendie organisé à Nemours, les pompiers de Noisy ont remporté 5 prix dont 2 d'honneur ; non seulement ils sont félicités, mais ils reçoivent une subvention supplémentaire de 200 F.
- - Le 26 août 1933, ce sont à nouveau 200 F supplémentaires qui leur sont accordés pour leurs résultats à divers concours ; il en est de même le 11 août 1934, pour le résultat au concours de Lagny, et le 29 mai 1937, pour celui de Clichy-la-Garenne.

Équipements humain et matériel, la municipalité parait, tout au cours de la période, très soucieuse d'assurer une sécurité maximum contre les incendies, tant pour les bâtiments publics- qui sont en outre toujours assurés- que pour le domaine privé.

Pendant la Drôle de Guerre :

Curieusement, alors que le conseil municipal est très préoccupé par les questions de secours éventuels à la population, il est très peu question des pompiers dans les délibérations :

Le 17 mars 1940, il est décidé de leur faire rembourser les frais de déplacement par les propriétaires dont ils ont vidé les caves inondées à la suite de l'éclatement des conduites d'eau gelées (l'hiver 39-40 a été très dur). De même le 6 juin de la même année, le conseil double la redevance de déplacement pour les feux de cheminée, dans le cas où les propriétaires ne peuvent fournir de certificat de ramonage datant de moins de un an : ils passent de 25 à 50 F.

Pendant l'État Français

Le 21 juillet 1940, le conseil révoque "*le personnel communal ayant abandonné son poste au moment de l'occupation*" ; y figurent trois pompiers : le lieutenant et deux sapeurs : "*ces deux derniers, en affectation spéciale (...) ont été signalés à M. le préfet, en vue des sanctions qui s'imposent*". Le

12 janvier 1941, lors de la répartition des subventions aux sociétés locales qui restent (la plupart ayant cessé de fonctionner), il est décidé, vu les grosses dépenses, de supprimer toutes celles qui ne sont pas obligatoires ; seules sont payées celles des pompiers et celles du club sportif. Son montant est de 270 F, il est reconduit l'année suivante.

Le 22 juin 1941, une assurance automobile est prise pour les accidents causés par les pompiers aux tiers avec une garantie illimitée : 2 F par homme et 1000 F pour le véhicule automobile. Ce même jour une indemnité est votée pour la surveillance contre le feu dans les établissements recevant du public ; elle s'élève à 15 F par pompier de jour et à 25 F de nuit.

Le 7 septembre 1941, le projet de construction d'un portique d'entraînement pour les pompiers est abandonné bien que son utilité soit reconnue. Prévu en ciment armé le devis est de 48 812,14 F, somme trop lourde dans les circonstances actuelles.

Le 18 janvier 1942, un complément de crédit est voté, il concerne entre autre, le matériel des pompiers. Le 22 mars c'est le relèvement de leur taux d'indemnité qui est voté, pour la présence aux sinistres. Le 29 août l'indemnité annuelle de l'officier des pompiers – ou son remplaçant (le lieutenant est alors malade, il décède en mai 1944, et une concession de 100 ans gratuite lui est attribuée pour services rendus) – est fixée à 2400 F, puis à 3000 F en août 1944. De plus il est alors logé dans un appartement de 4 pièces situé dans l'annexe de la mairie.

Avec la quatrième République et l'évolution démographique, évolution des problèmes et des moyens

De novembre 1944 à mai 1958, les pompiers sont mentionnés dans 83 délibérations du conseil municipal, mais de façon assez irrégulière au cours des années. Ainsi on en compte 9 en 1948 et seulement 1 en 1954. Quant aux sujets abordés ils peuvent être regroupés en 6 grands thèmes : le matériel, les hommes, leur tenue, leur salaire, certaines interventions particulières, et "autour des pompiers".

Le matériel

Le 20 septembre 1945, il est question de transformer la voiture des sapeurs-pompiers. Le 3 mars 1946, la voiture est assurée contre l'incendie pour une somme de 100 000 F. Puis, au mois de mai l'acquisition d'une motopompe est décidée:

" M. le Maire rappelle qu'il avait été prévu de faire transformer le fourgon automobile des sapeurs-pompiers en y montant deux dévidoirs et y installant des banquettes formant casiers, et que la dépense aurait atteint 41 387 F

Dès qu'il a pris possession de son poste d'officier, le Lieutenant Guilbaud a fait une proposition en accord avec ses chefs hiérarchiques.

Il s'agit de l'acquisition d'une auto-pompe Delahaye dont le prix est de 587 142 F.

Cette dépense serait en grande partie couverte par la vente du matériel ci-après : voiture Berliet, camion Citroën, motopompe Renault 60 m3, pompe à bras. Pour cette acquisition, la subvention de l'État serait de l'ordre de 30% (...)

Le conseil, à l'unanimité, considérant qu'il est nécessaire de doter le corps des sapeurs-pompiers de Noisy-le-Grand d'un matériel moderne, répondant aux besoins de la commune, justifiés par l'étendue de son territoire et l'extension considérable consécutive à la création de nombreux lotissements vote l'acquisition d'une auto-pompe Delahaye au prix de 587 142 F. (...)"

Pour cet achat une souscription est organisée, le compte est présenté en novembre 1947 : elle a rapporté 41 935 F. En février 1948 des essais ont été faits ; la livraison est prévue le 1^{er} mars. Le matériel ancien sera mis en vente aux enchères.



Auto pompe DELAHAYE type 103 AP de 1937

Le 13 août 1947 un masque est acheté pour l'intervention dans "les feux de cave". Le 20 avril 1949 l'ancien appareil respiratoire des sapeurs-pompiers, qui ne pouvait servir que dans les caves inondées, est échangé avec un appareil amphibie pour les secours aux noyés et il est muni d'une bouteille de recharge. Coût : 26 500 F. L'année suivante, en juillet, c'est un nouvel appareil de secours aux asphyxiés qui est acheté.

Le 16 septembre 1950 le conseil renouvelle l'engagement (pris en 1925) de subvenir aux dépenses d'entretien du corps des sapeurs-pompiers pour 15 ans. Le 8 février 1951 une nouvelle demande d'équipement est reçue (tuyaux et vestes). Le 21 avril un complément de crédit de 50 000 F est voté pour " fournitures de tuyaux en toile et pièces de raccord". Le 10 novembre 1951 les pompiers demandent l'achat de 8 m de tuyau souple et d'une tour de séchage pour les tuyaux (actuellement celui-ci se fait dans l'escalier de la mairie !).

Le 22 novembre 1952 il est projeté d'acheter à la Ville de Paris un véhicule de premiers secours. L'achat est réalisé en mai 1953, pour 187 860 F. En octobre, l'installation d'une nouvelle bouche d'incendie et de divers matériel se monte à 292 175 F : une demande de subvention est faite.

En octobre 1956, une nouvelle acquisition de matériel d'incendie coûte à la commune 68 816 F, et l'année suivante, en février – pour des tuyaux notamment, la dépense s'élève à 600 000 F.

Le personnel

Le 18 novembre 1944, la mairie fait appel aux pompiers de Paris et à la gendarmerie, en effet la direction du corps de Noisy a perdu d'abord son lieutenant décédé, puis le sous-officier qui le remplaçait a "disparu".

Tous les ans une assurance est prise pour les accidents qui peuvent leur arriver et pour ceux qu'ils peuvent créer lors d'une intervention.

La tenue

Le 9 novembre 1944, le conseil décide d'acheter 24 tenues neuves pour les pompiers. Le 15 novembre 1946, l'état de leur habillement est dit "dégradé" et une commission spéciale est réunie à ce sujet. Le 10 juillet 1947, il est décidé de récupérer les casques de la Défense Passive, de les faire chromer et d'en équiper les pompiers. Le coût de l'opération est de 10 000 F. Le 29 avril 1949, le produit de la vente de l'ancienne motopompe (qui datait de 1928) est utilisé pour l'achat de vêtements pour les hommes, la commission municipale de sécurité en est chargée. Le devis qu'elle établit est de 235 650 F : il faut donc, en outre, demander des subventions à l'État et au département. Le 25 février 1950, il est question d'acheter 25 casques, coût : 80 595 F, là encore l'État est sollicité. Leur qualité est vérifiée le 25 mars, une somme de 1000 F est allouée à l'inspecteur. Le 20 janvier 1951, il est demandé d'acheter des vestes de cuir, la décision est prise le 4 avril, l'achat se monte à 100 170 F. Une nouvelle subvention est demandée.



Uniforme 1940 – don de M. Rolland au musée de Noisy

Les salaires

Le 9 novembre 1944, la prime d'engagement est portée de 120 à 600 F et les indemnités de surveillance sont fixées à 25 F pour le jour et la soirée et à 35 F pour la nuit. Le même jour, le tarif de surveillance des sapeurs-pompiers dans les établissements recevant du public est fixé ainsi : jours et soirées jusqu'à minuit : 75 F, après minuit : 100 F, nuit complète jusqu'à 6H : 150 F. Le même jour la gratuité du logement –dans l'annexe de la mairie- est accordée au lieutenant des sapeurs-pompiers.

Les vacances horaires des pompiers volontaires sont revalorisées fréquemment :

	11/45	3/46	1/47	11/48		1/7/50		3/52		12/56	
				Sinistres	Manœuvres	Sinistres	Manœuvres	Sinistres	Manœuvres	Sinistres	Manoeu
Officiers	16F	25F	51F	91,60F	68,70F	200F	150F	260F	195F	300F	225F
S-Off*	16F	25F	43,60F	87,20F	65,40F	160F	120F	210F	157,50	250F	18,75F
Sapeurs	13F	22F	36,45F	80,75F	60,55F	120F	90F	160F	120F	200F	150F

* Sous-officiers et mécaniciens.

Une dernière indication est donnée, mais sans détail cette fois : le 5 mai 1958, la vacation horaire pour les sinistres s'échelonne de 200 à 300 F suivant le grade, et à 75% de cette somme pour les séances d'instruction. Il n'y a donc pas d'augmentation depuis décembre 1956.

Les interventions

Le conseil fait allusion, à plusieurs reprises à des interventions :

Le 3 janvier 1948, les pompiers de Noisy étant intervenus pour l'extinction d'un feu à Chènevrières cette commune doit rembourser 4 488,75 F. Le 17 du même mois, ils sont félicités pour le courage et l'efficacité dont ils ont fait preuve lors des inondations de la Marne et une subvention exceptionnelle de 1000 F leur est versée. Le 7 août 1948 ils interviennent dans une cave inondée. Le 11 décembre 1948, ils ont récupéré dans la Marne une moto accidentée appartenant à un parisien (qui acquitte 484 F de frais). Le 4 juillet 1949 ils ont secouru un noyé : la commune de Gournay leur doit 1214,65 F ; le 25, c'est un habitant de Gournay qui leur rembourse 1859 F pour les mêmes raisons.

En février 1950 les pompiers vidangent une cave inondée : remboursement des frais : 832 F. L'année suivante, en avril 1951, ils se déplacent pour les mêmes raisons chez 3 "particuliers", frais : 3954 F. En août, ils se déplacent à Villiers pour éteindre le feu qui a pris dans un dépôt non autorisé. Le 27 avril 1951, c'est encore pour une cave inondée qu'ils interviennent rue Pierre Brossolette, puis le 25 septembre 1954, rue Médéric.

Et quelques faits divers

Le 8 octobre 1949 :

"M. le Maire donne lecture d'une lettre de M. Guillaud, lieutenant des sapeurs-pompiers protestant contre les assertions erronées contenues dans un article de presse au sujet des voitures automobiles et demandant les rectifications nécessaires.

À ce sujet, M. le Maire expose les conditions dans lesquelles il utilise parfois la voiture d'ambulance pour divers déplacements d'intérêt communal, parce qu'il ne dispose pas d'une autre voiture.

M. Frémaux déclare que dans cette affaire le corps des sapeurs-pompiers est hors de cause. M. Lebeau demande alors à M. Frémaux ce qu'il en est des accusations portées contre le maire, ce à quoi M. Frémaux répond qu'on ne peut empêcher les personnes d'être sectaires"

Le 2 décembre 1952 les pompiers organisent un bal pour la Sainte Barbe.

Le 21 novembre 1953, ils reçoivent, pour leur amicale, une subvention de 5 000 F ; et le 30 décembre ils offrent un cadeau souvenir de 3 100 F à un vieux pompier qui prend sa retraite. En 1958 la subvention se monte toujours à 5 000 F.

Le 25 mai 1955 la fusion de la fanfare "L'Avenir de Noisy-le-Grand" et de celle de l'amicale des sapeurs-pompiers est annoncée.

Ces quelques indications montrent que, au-delà des interventions de secours les pompiers ont su créer d'autres liens, plus festifs.

Les archives municipales des pompiers, très riches

Effectifs

Année	Effectif	Année	Effectif	Année	Effectif	Année	Effectif
1848	18	1902	21	1912	20	1942	18*
1874	31	1903	22	1913	22	1943	15**
1877	15	1904	24	1914	18	1952	25
1885	15	1906	18	1924	14	1955	23
1886	20	1907	20	1928	16	1963	25
1888	30	1909	18	1931	20	1966	23
1889	27	1910	20	1937	24	1967	20
1893	23	1911	21	1938	25		

* + 7 prisonniers, + 10 auxiliaires. ** +9 auxiliaires

Ces effectifs sont très fluctuants, ils vont de 14 en 1924 à 31 en 1874. Il semble que rien ne puisse expliquer ces variations qui sont fort différentes de celles de la population. Nombre de volontaires ? Possibilités de les indemniser ?

Les interventions

Un tableau récapitulatif pour 7 années a été dressé d'après les archives municipales :

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Total	%
Feu de cheminée	19	19	21	19	19	12	9	118	23,2
Eau	30	3	3	28	27	5	9	105	20,6
Feu broussailles	4	6	8		32	2	19	71	13,9
Incendies	6	12	11	12	6	2	10	59	11,6
Cause : Animaux	3	2		1	12	7	14	39	7,7
Noyades	4	3	7	5	7	5	6	37	7,3
Asphyxies	3	4	3	2	5	5	3	25	4,9
Cause : voitures	2		4	4	3	3	7	23	4,5
Divers	1		1		5	3	6	16	3,1
Feu d'ordures		2		1		4	6	13	2,6
Fausse alerte		3						3	0,6
Total	72	54	58	72	116	48	89	509	100,0

Commentaires :

Les feux de cheminée : ils ont lieu le plus souvent dans la cheminée de la cuisine. La cause est presque toujours un amas de suie dans le conduit dont l'état est toujours précisé, considéré comme bon dans la majorité des cas, il est parfois crevassé ou fissuré. Les dégâts sont souvent limités à la peinture.

Les interventions dues à des problèmes d'eau sont variées. En avril 1955, suite à des inondations, des puits ont été submergés, l'eau qu'ils contiennent n'est plus potable et les pompiers procèdent à leur "épuisement" : il s'agit de les vider – d'environ 8 m³ à chaque fois, pour qu'ils reçoivent ensuite de l'eau potable. Ils interviennent 26 fois à ce sujet, essentiellement près de Gournay : quai de la Marne, rue du Président Mazarik, rue du Vieux Chemin de Gournay, sentier des Grammonts. Fin février 1956, à la suite de grands froids, les pompiers doivent dégager la glace sous le pont de Neuilly-sur-Marne : ils cassent les blocs à la hache et à coups de barre à mine, puis ils les tirent à l'aide de cordages et de treuils. Fin février 1958 la Marne grossit et inonde le quai des Deux Ponts, celui de la Marne et la Rive Charmante : il faut évacuer sur des passerelles en madrier, et héberger, 30 familles. Des bateaux sont réquisitionnés. Les services communaux interviennent avec les pompiers.

Les feux d'herbes et de broussailles : ils sont fréquents le long de la voie ferrée, les locomotives crachant des étincelles. En 1961 par exemple, ils ont lieu : en mars rue du Pont (pourtant les broussailles avaient été coupées par des employés de la SNCF, mais ils les avaient laissées sur place), en juin, en juillet (le 1^{er}, le 7, le 11, le 26,) en août (le 4 : rue de Bourgogne, le 5 : 1 dans la même rue, le 1 rue du Pont, le 1 rue de Cailteux) et le 2 en septembre. À chaque fois entre 8 et 11 hommes sont mobilisés.

Les incendies : c'est en 1956, 57 et 58 qu'ils sont les plus nombreux. À titre d'exemple citons : en janvier 1956, rue Emile Cossonneau un ouvrier met le feu à une bâche avec sa lampe à souder, sur une toiture qu'il réparait. En février, rue du Dr Vaillant un poêle à mazout explose, mettant le feu dans une chambre à coucher (poêle, vitres, fenêtre, rideaux, papiers et plancher sont détruits). Le 8 mars c'est une chaudière de chauffage central qui éclate, rue de Malnoue ; le 20 mars une autre, avenue Médéric est fissurée : de la fumée s'échappe à travers les interstices du parquet. En juin des enfants jouent avec des allumettes dans un débarras chez un fabricant de meubles rue Rouget de Lisle : 12 pompiers interviennent. En juillet c'est dans une réserve d'alimentation, rue Pasteur, que le feu prend : il y a des fuites aux tuyaux de gaz. À la fin du même mois des enfants mettent le feu dans un tronc d'arbre. Le 23 novembre un incendie, dû encore à un poêle à mazout, se déclare chez un pâtissier rue Pasteur, 3 casernes sont mobilisées (Noisy, Nogent, Champigny) et 4 pompiers blessés. Le 7 décembre, c'est dans un atelier de moules en caoutchouc que le feu prend, rue de la Passerelle, les dégâts sont importants, et, le même jour, un chauffage au gaz butane explose dans une chambre à coucher, rue Brossolette, là encore, 3 casernes interviennent.

Les animaux : Les interventions de ce type les plus fréquentes sont les destructions de nids de guêpes et de frelons, par exemple des nids de guêpes sont détruits en septembre 1959, le 4 (rue du Dr Sureau, le 17 allée de la Marne, le 18 avenue Emile Cossonneau, le 21 avenue Sellier, le 24 à l'école maternelle du Clos d'Ambert, et une fois, le 30 avril 1961, il s'agit de mouches : au 66 rue de la Station la façade de l'immeuble et ses murs sont "complètement recouverts de mouches", les pompiers utilisent de l'eau et du grésil.

Mais les pompiers interviennent aussi à d'autres occasions : ainsi le 3 août 1955, un chat est tombé, depuis plusieurs jours dans un puits, impasse Chilpéric : il faut le retirer puis procéder à l'épuisement du puits. La même situation se reproduit 2 fois septembre 1956 (un chat et un rat). Le 17 octobre 1955, un chat est grimpé au faite d'un poteau électrique de 11 m de haut, il ne peut redescendre ; cette fois, l'échelle des pompiers n'est pas assez longue et il faut faire appel à EDF.

Les noyades : À une exception près elles ont toutes lieu en Marne, et presque toujours, comme il est normal, en été de juin à septembre. En dehors de cette période, il peut s'agir de suicide, comme le 9 novembre 1959. Le compte-rendu est ainsi rédigé : "Suicide simulé. M.L qui pêchait à proximité l'ayant aperçu, il avait de l'eau jusqu'à la ceinture et c'est à son arrivée qu'il s'est laissé couler jusqu'aux épaules, il a été retiré avec l'aide de particuliers. La police ayant fait appel aux docteurs, après un temps assez long aucun docteur ne s'étant présenté, sur l'ordre de la police le noyé a été transporté à l'hôpital de Montfermeil." Il peut aussi s'agir d'accident : le 6 mars 1961, une femme de 37 ans se promenait au bord de la Marne, elle a glissé et été repêchée immédiatement par son mari qui l'a frictionnée, elle est néanmoins transportée à l'hôpital, ou comme le 17 octobre de la même année : quai des Deux Ponts un homme inconnu est retrouvé dans l'eau, les pieds et mains liés, et étranglé par une ficelle ; son corps est transporté à la morgue.

En dehors de la Marne, il s'agit d'une femme de 29 ans qui se suicide dans sa baignoire le 11 août 1966 : "par suite d'un chagrin intime, la victime a pris son bain et s'est laissée noyer dans sa baignoire. La victime a été découverte par son mari, étonné de son silence dans la salle de bain". Elle lui a laissé une lettre.

Les asphyxies. Elles ont lieu soit avec le gaz, d'éclairage, de ville ou butane (dans ce cas, il s'agit la plupart du temps de suicides), soit avec l'oxyde de carbone émanant de poêles.

Les interventions causées par des véhicules à moteur. Le 4 décembre 1955 une 4CV Renault prend feu suite à un court-circuit, elle est en plein air, rue Emile Cossonneau, les dégâts, importants sont donc tous sur le véhicule : circuit électrique, sièges, dossiers, tapisserie, peinture ; 4 pompiers sont intervenus. Quelques jours après, le 12, suite à de fortes pluies une voiture s'enlise rue de Clos Montfort. En février 1957 une autre subit le même sort voie Verte. Le 3 juillet 1957 une voiture brûlée tombe dans la Marne. Le 24 décembre un homme a été assassiné dans sa voiture tombée, elle aussi, dans la Marne. En Mai 1958 c'est à nouveau une 4CV Renault qui brûle à la suite d'une cassure des tuyaux d'alimentation d'essence. En septembre 1958 une camionnette Renault se renverse, il n'y a pas de blessés à l'intérieur, mais un pompier se blesse au bras, le cordage servant à la relever s'étant cassé. En novembre un autobus de la RATP rentre dans un pan de mur qui s'écroule : les pompiers doivent le soutenir par des étais. Le 25 juin 1959 une voiture casse un feu de signalisation tricolore, les pompiers l'étaient. Le 5 juillet, une collision a lieu entre voitures au carrefour route de Neuilly-rue Pierre Brossolette, 3 blessés sont transportés à l'hôpital. Le 19 novembre, c'est le moteur d'une motocyclette qui prend feu dans un garage. Le 23 janvier 1960, une voiture 201 Peugeot a le moteur brûlé à la suite d'un retour de flammes dans le carburateur. Le surlendemain un accident de voiture se produit avenue Médéric entre une DS 19 et un camion ; les victimes sont conduites dans un café où un médecin leur donne les premiers soins et les fait transporter à l'hôpital. En juillet 1961 3 accidents nécessitent l'intervention des pompiers : le 2 une voiture est retrouvée couchée au bas de la berge, quai de la Marne, elle a été arrêtée par un arbuste, le 21 le feu à une voiture menace des igloos dans le camp de l'Abbé Pierre (voir ci-dessous), le 26 un camion se renverse sur la chaussée rue Pierre Brossolette, un blessé est transporté à l'hôpital.

Les feux de dépôts d'ordures. Le premier de la période se déclare le 17 mars 1956 route de Malnoue, il s'en dégage des cendres incandescentes. En février 1958, c'est dans un dépôt d'ordures et de pneus que le feu prend, rue de la Passerelle ; en mars 1960 c'est dans un autre dépôt, rue des Graviers, près d'un taillis ; en juin, c'est chemin des Princes, le 1^{er} juin puis au même endroit le 15, cette fois il dure 3 jours et dégage de fortes fumées nauséabondes. De même, rue des Graviers les pompiers doivent intervenir les 15, 18 et 19 juillet. L'année suivante, en juin, puis en juillet et à 2 reprises en septembre c'est à nouveau route de Malnoue que des ordures brûlent : il semble que ces feux ont du mal à être maîtrisés totalement.

Les pompiers en 1966.

Un recensement départemental a lieu au 1^{er} janvier 1966. La commune, en 1962 comptait 16 859 habitants. Les pompiers :

Le personnel

	Effectif légal	Dans la commune	Hors de la commune
Officiers :	1	0	1
Caporaux :	5	3	2
Sapeurs :	15	8	7
Total :	21	11	10

La commune a donc recours à des hommes des communes voisines ; en outre elle loge 2 caporaux et 1 sapeur en dehors du poste. Pour les appeler, il existe une sirène.

Une visite médicale est effectuée à l'occasion de l'engagement et du réengagement.

Trois numéros de téléphone sont mentionnés : celui du poste de secours, celui de la mairie et celui du commissariat.

Matériel

Motopompe remorquable 30 m³

Autopompes : Premier secours fabriquée en 1930

Fourgon pompe : 1948

Fourgon pompe tonne : 1963

Ambulance ordinaire : 1947

- En 1928 une moto pompe Renault est achetée par souscription, avec des tuyaux.

- En 1929 une voiture automobile Berliet, à transformer, est achetée pour les sapeurs pompiers ; elle sera mise au rebut en 1949.

- En 1936-37 un véhicule d'occasion de marque Peugeot, pour le service incendie, est acheté 9 250 F.

- En mai 1946, achat par souscription auprès des banques, assurances, sociétés et emprunt de 800 000 F d'une autopompe moderne, marque Delahaye.

- En 1953 achat d'un véhicule de premiers secours, type Delahaye

Ressources en eau ;

Nombre de bouches d'incendie de 100 mm : 32. Poteaux d'incendie de 100 mm : 23



Titulaires du Brevet National de Secouriste de la protection Civile

Officier : 1 – Caporal : 1 – Sapeurs : 4

Annexe 1 : Et maintenant, article de Noisy magazine Mai 2006

" Chaque intervention est différente et nous vivons sans cesse au rythme des urgences. À la caserne, le quotidien, c'est l'imprévu », raconte le caporal Yannick Roussillat. Qu'il s'agisse d'intervenir pour un feu, une personne âgée qui a un malaise ou un accident de la route, à chaque instant, de jour comme de nuit, les pompiers du centre de secours de Noisy-le-Grand doivent être prêts à partir en moins de deux minutes. L'équipe, constituée de 53 sapeurs-pompiers, a effectué plus de 5 300 interventions en 2005, dont près de 3 000 à Noisy-le-Grand. En moyenne, la caserne procède à 15 interventions par jour. 75 % concernent des secours aux victimes (principalement des personnes blessées ou malades), 8 % des feux, 6,5 % des accidents de la circulation. Avec, comme moyens d'intervention, un véhicule de secours et d'assistance aux victimes, deux véhicules de premiers secours et un camion équipé d'une grande échelle, les sapeurs-pompiers de Noisy-le-Grand couvrent, outre la ville, les communes de Gournay-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Plessis-Tréville et une partie de Bry-sur-Marne. Un vaste territoire de plus de 2500 ha où il est nécessaire parfois de jongler avec les priorités et les urgences, quitte à faire appel au soutien des casernes voisines pour assurer la protection de 120 000 personnes. Ce secteur comporte plusieurs « établissements répertoriés », tels que l'Espace Michel-Simon, la gare routière du Mont d'Est ou la société IBM. Il s'agit d'infrastructures très fréquentées dont le centre de secours possède des plans détaillés, régulièrement mis à jour, pour intervenir rapidement en cas d'incendie. Face à l'urgence, malgré l'état de qui-vive perpétuel, l'équipe a un emploi du temps et des tâches journalières : le sport, les manœuvres d'entraînement, les repas, l'entretien de la caserne... des moments souvent interrompus. Parfois les hommes de garde n'ont même pas le temps de finir de se laver que déjà, le devoir les appelle. Trempés, pleins de savon, ils se précipitent, tout en s'habillant, vers l'un des engins stationnés devant la caserne. Pris dans l'action, ils ne se posent pas de question même s'ils sont amenés à assurer dans des situations difficiles : « Quand je dirige l'équipe, je ne pense pas aux risques que je cours, je fais surtout attention à la sécurité de mes hommes. Globalement, nous sommes peu confrontés à des situations qui pourraient mal tourner, sauf dans certains cas d'incendies mais, là, on prend le maximum de précautions », témoigne le sergent-chef Cédric Ferandin. Les pompiers ne sont ni des surhommes, ni des têtes brûlées mais le courage, l'altruisme et surtout une bonne condition physique sont des préalables indispensables à l'exercice de leur métier. Ensuite, vient l'essentiel : la formation militaire, la formation au secourisme et l'apprentissage de la lutte contre l'incendie. C'est pour acquérir ce professionnalisme et cette rigueur que le sapeur Franck Pinson a souhaité s'engager chez les pros : « J'ai souhaité devenir professionnel pour acquérir une véritable technicité et gagner en qualité d'intervention. Comme beaucoup, c'est ce qu'il préfère dans ce métier : « Quand un cœur bat à nouveau après une réanimation, on sait qu'on a vraiment servi à quelque chose. » ■

Annexe 2 : Les interventions des pompiers au camp de l'abbé Pierre (Château de France – Emmaüs)

Le 3 juin 1955, les pompiers sont appelés pour un "feu de tente, camp d'hébergement Abbé Pierre..." Il s'agit d'une tente à double toit d'une superficie de 18 m² environ". Il y a des tentes à proximité et donc un danger de propagation. Deux enfants ont été sauvés avant l'arrivée des pompiers :

Joëlle fillette de 3 ans sauvée par un homme du camp et brûlée à la main gauche ; Patrick, garçon de 11 mois sauvé par un homme habitant hors du camp. Les deux enfants ont été transportés à l'infirmerie du camp. L'ambulance municipale les a emmenés à l'hôpital de Monfermeil où ils décèdent. Les habitants donnent des renseignements : "le feu a pris quelques instant après le départ de

la mère, partie au lavoir. Je suppose que la fillette ait voulu allumer le réchaud à alcool (petit réchaud en fer blanc très léger) celui-ci s'est renversé enflammé sur de la lingerie et occasionné le feu de tente à la toile."

Le 12 mars 1957, un sinistre s'est produit au camp de l'abbé Pierre, les stores étaient trop près du tuyau de la cuisinière ; le lieutenant des pompiers fait le rapport suivant : "après ma visite au feu, j'ai constaté qu'un certain nombre de maisons dites "igloos" ne sont séparés que de 3m. Les parois cintrées forment armature et les murs sont en fibrociment très mince, les deux bouts sont formés en bois...Aucune prise d'eau à proximité, la bouche d'incendie de 40 mm se trouve à plus de 700 m."

Le 18 mai 1958, le feu prend dans un bâtiment communautaire du camp Emmaüs dont les murs sont en fibrociment, la charpente et le plancher en bois. Il mesure 55 m de long sur 8 m de large. Les pompiers le combattent à l'aide de deux petites lances alimentées par un tuyau relié à la bouche d'incendie. Le centre de secours du Raincy est venu sur les lieux. Il n'y a que des dégâts mobiliers, linge, ustensiles de ménage, vaisselle etc... La cause est inconnue. Quelques jours après, le 26 mai, c'est au jardin d'enfants que le feu se déclare en pleine nuit, les pompiers étant appelés à 0h15, ils sont sur les lieux à 0h20. Quand les pompiers arrivent le feu est en partie éteint, les personnes du camp l'ayant attaqué avec des seaux d'eau remplis à une pompe située à proximité. Le 12 juillet de la même année un homme de 44 ans, vivant au camp, se jette dans la Marne. Malgré la présence de 12 pompiers son corps n'est pas retrouvé, il ne le sera que 4 jours plus tard. Le 21 septembre, toujours en 1958, c'est dans la salle des fêtes, qui sert aussi de salle de projections que le feu prend ; 9 pompiers interviennent, mais les dégâts matériels sont lourds, l'appareil de projection, un appareil radio et aussi 250 couvertures de laine, des bancs, des chaises et deux appareils de chauffage, l'un au butane et l'autre au mazout sont détruits. Le lendemain un enfant de 2 ans ½ se noie dans une lessiveuse. Les pompiers arrivent trop tard, l'enfant est bleu et il ne respire plus. Puis le 5 novembre 1958, c'est un homme qui met le feu en remplissant une lampe d'essence trop près d'une bougie. 8 hommes interviennent.

Le 3 février 1959, deux pompiers interviennent pour vider 2 fosses de compteur à eau : il a beaucoup plu et le terrain est marécageux. **Le 5 juillet 1959** un homme du camp de l'abbé Pierre se noie en se baignant dans la Marne. Son corps est retrouvé 2 jours après. Nouvelle noyade d'un homme du camp de 25 ans, **le 20 juillet**, il est décédé quand il est sorti de l'eau. **Le 26 juillet** les pompiers sont prévenus par la mairie qu'ils "avaient à enlever un corps qui commençait à être en décomposition au château de France. Le corps a été transporté à la morgue".

Le 5 avril 1960, un appel provient d'une sage-femme présente au Château de France ; elle demande de venir avec le matériel de réanimation : "*À notre arrivée était présente Mme G. sage-femme (...) qui nous a déclaré que l'enfant était venu après terme et avait besoin d'oxygène. Nous avons fait appel nous-même à un docteur et en attendant son arrivée nous avons donné les soins au bébé. À 13h45 le docteur L. de Noisy-le-Grand s'est présenté, il nous a déclaré que "l'état du bébé était dû à une faute de la sage-femme (mauvaise ligature du cordon ombilical) ce qui occasionnait une hémorragie.* " Après les soins le bébé est laissé au camp. **Le 16 mai**, c'est un homme qui simule une asphyxie. "Alcoolique et débile" il avait ouvert le gaz et bloqué la porte avec la bouteille de gaz et le lit ... mais il avait ouvert la fenêtre et était couché, indemne dans une autre chambre ! 10 hommes s'étaient déplacés. **Le 30 novembre**, le feu prend dans un igloo habité par un peintre en bâtiment. Deux enfants sont décédés, l'un de 5 ans et l'autre de 1 an, un autre de 2 ans est conduit à l'hôpital par l'ambulance municipale. C'est du linge, mis à sécher près d'un poêle Godin, dans la pièce où dormaient les enfants, qui a mis le feu. Cette pièce est complètement détruite et les dégâts sont assez importants dans l'autre. Les 10 pompiers sur place ont utilisé deux lances à incendie. **Le 2 décembre**, le feu prend dans un baraquement servant de bureaux privés au père Wresinski, dans lequel fonctionnait un poêle au charbon, mais la cause exacte est difficile à déterminer. Le baraquement de 6 m sur 6 est détruit

ainsi que ce qu'il y avait à l'intérieur : une machine à écrire, 3 armoires, un bureau, des tables, des papiers de bureau, les archives, et un poteau électrique. Un deuxième baraquement, à côté est légèrement brûlé à l'intérieur, fenêtres et vitres sont cassées. 11 pompiers ont été mobilisés.

L'année suivante, **le 21 juillet 1961**, un feu menace 2 igloos : un ferrailleur brûlait les coussins d'une voiture pour en récupérer la ferraille, mais le feu est trop alimenté et n'est plus maîtrisé. **Le 30 novembre**, dans un igloo un enfant de 10 ans a communiqué le feu à sa robe en s'approchant trop près d'un chauffage au butane. Les flammes étaient éteintes à l'arrivée des pompiers ; mais la fillette avait le côté gauche brûlé. Elle avait été transportée à l'hôpital par une personne se trouvant dans le camp.

Le 29 août 1962 un feu de broussailles se déclare au camp Emmaüs près du bureau. Les pompiers ayant été prévenus très rapidement, la partie de broussailles brûlée a été minime.

Le 21 février 1963, c'est un feu d'habitation qui se déclare, provoqué par une retombée d'étincelles provenant du chauffage. **Le 14 septembre**, un nouveau baraquement brûle ; il s'agit d'un baraquement provisoire non habité. La cause est difficile à définir : il s'agit d' "un mauvais milieu". Les dégâts sont : le baraquement, des livres, des lits, des chaises et des jouets d'enfants. **Le 1^{er} novembre**, c'est pour l'asphyxie d'un nouveau-né que les pompiers sont appelés : "suite à l'accouchement nous avons été appelé par le père sur les conseils de la sage-femme. À notre arrivée nous avons fait appel à un docteur ; sur les conseils de ce dernier, à 19h nous avons fait appel à une ambulance de l'hôpital de Montfermeil avec le matériel nécessaire au transport du bébé, son état ne s'étant guère amélioré.

Le 29 janvier 1965, c'est à nouveau pour fournir de l'oxygène à un nouveau-né que les pompiers sont appelés : il a été asphyxié par le cordon ombilical. **Le 18 mars**, c'est un nouvel igloo qui brûle.

Le 29 mai 1966, nouvelle asphyxie, à l'oxyde de carbone cette fois, par un chauffage défectueux. **Le 17 juin** il s'agit du suicide d'un homme de 34 ans : "Par suite de chagrin, la victime a profité de l'absence de sa fille habitant à proximité pour se pendre à un chevron d'un appentis se trouvant derrière la maison."

Cette histoire des pompiers est riche et éclairante sur la vie des noiséens et leur sécurité, depuis la Révolution française.

Avec la réorganisation territoriale de la Région parisienne le Corps des Sapeurs- Pompiers de Paris, tous professionnels, est déclaré compétent pour Paris et les départements de la Petite Couronne. "C'est chose faite le 1er janvier 1968 avec la réorganisation administrative de la région parisienne, après la création de la brigade des sapeurs-pompiers le 1er mars 1967. Elle est commandée par un officier général assisté d'un état-major. La brigade compte désormais plus de 6 000 hommes qui occupent 78 centres de secours répartis entre les quatre départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, représentant une population de 7 millions d'habitants"⁶. Dans ce cadre, Noisy garde sa caserne de l'avenue Médéric d'où partent toutes les interventions aux alentours.

Claudine Durand-Coquard

⁶ Archives.ecpad.fr

VINGT ANS DE DEMOCRATIE COMMUNALE ET DE CONFLITS POLITIQUES A NOISY-LE-GRAND (1884-1904)

La grande loi municipale du 5 avril 1884 (elle contient 164 articles) organise pour la première fois l'autonomie juridique et politique de toutes les communes de France. Avec la chute du Second Empire en 1870, les municipalités sont d'abord réorganisées par une loi de 1871 qui redonne au conseil municipal, comme en 1848, le pouvoir d'élire le Maire dans les communes de moins de 3 000 habitants. Mais il faut attendre la loi du 5 avril 1884 pour voir apparaître une véritable autonomie juridique, administrative et politique de toutes les communes française (à l'exception de Paris qui est soumise à un régime particulier). Désormais, le conseil municipal se réunit en session ordinaire quatre fois par an, sur un ordre du jour défini sous la seule responsabilité du Maire (et donc sans prérogative du Préfet). Il prépare et vote le budget sans autre contrainte que celle de l'équilibre des comptes. Il décide de tous les travaux qui seront nécessaires pour la gestion de la commune et vote les demandes de subvention soumises à l'approbation des autorités supérieures. Enfin, s'il ne peut s'ériger en structure politique, il met en place toutes les orientations de la vie communale selon les votes exprimés par les citoyens qui l'ont élu.

Trois périodes politiques successives caractérisent l'espace communal de Noisy-le-Grand pendant 20 ans :

- une installation relativement consensuelle des pratiques démocratiques ;
- des soubresauts locaux des luttes nationales entre "nationalistes" et "républicains" ;
- la lutte finale pour le pouvoir, avant le triomphe des "radicaux" et de François-René Souchet sur les "nationalistes".

Une installation relativement consensuelle des pratiques démocratiques à Noisy-le-Grand

La première élection issue de cette démocratie locale définie par la loi de 1884 a lieu immédiatement après le vote de celle-ci, les 4 et 11 mai 1884 et la réunion d'installation du conseil municipal se tient le dimanche 18 mai. Un rituel de convocation, qui durera jusqu'à la fin de la III^e République, est alors mis en place : la convocation préparée par le Maire sortant est envoyée aux nouveaux élus :

*"Noisy-le-Grand, le 13 mai 1884, M. X, membre du conseil municipal, est invité à vouloir bien assister à la séance qui doit avoir lieu le dimanche 18 mai 1884, à deux heures précises du soir. Objet de la séance : 1° Installation du conseil municipal. 2° Election du Maire et de l'Adjoint. 3° Ouverture de la session ordinaire de mai. Les lettres de convocation ont été remises aux intéressés le lendemain, mercredi quatorze mai comme le constate un accusé de réception collectif, signé par MM. les conseillers municipaux ; et un extrait de cette convocation a été, le même jour, affiché à la porte de la mairie, avec indication que la séance sera publique. En conformité de l'article 54 de la loi du 5 avril 1884¹, de l'arrêté préfectoral du 12 avril 1884 et de la circulaire préfectorale du 14 avril 1884.
Le Maire E. Auger"².*

¹ Loi du 5 avril 1884. Chapitre II "Fonctionnement des conseils municipaux. (...) Article 54 - Les séances du conseil municipal sont publiques. Néanmoins, sur la demande de trois membres ou du maire, le conseil municipal, par assis et debout, sans débat, décide s'il se formera en comité secret".

² A.M. (Archives municipales de Noisy-le-Grand), 46 W 59, *Registre des délibérations du conseil municipal*, 18 mai 1884.

Mai 1884 - Octobre 1887, Alfred Nettement, Maire

La séance se tient donc le 18 mai. On procède à l'appel nominal des élus³ et à l'élection du Maire et de l'Adjoint. Dès l'élection du Maire, la lutte est vive entre l'ancien Maire, Paul Auger, qui ne recueille que 5 voix et un nouveau conseiller, Alfred Nettement qui, avec 7 suffrages est élu dès le premier tour, avec la majorité absolue d'une liste "républicaine", comme nouveau Maire. Le même scénario se reproduit pour l'élection de l'Adjoint : Théophile Poilpot est élu avec 7 voix contre Louis-François Buard qui en recueille 5. La liste de ceux qui, à l'instar d'Émile Auger ou de Jules Condurier, ont participé aux travaux du conseil sous le Second Empire est minoritaire et s'oppose à celle des nouveaux qui affirment leurs convictions républicaines comme Nettement ou Poilpot. Le mois suivant, deux conflits opposent le Maire à son opposition.

Le premier concerne la personnalité même de Nettement accusé, par des lettres anonymes relayées par l'opposition municipale, de manœuvres frauduleuses dans ses activités professionnelles. L'accusé repousse ces accusations et le conseil municipal, dans sa séance du 17 juin 1884, vote une motion de confiance approuvée par les mêmes scores (7 voix pour ; 5 voix contre)⁴. Le même jour, la majorité du conseil affirme son attachement aux valeurs républicaines en décidant de faire graver, sur le fronton de la mairie la devise "Liberté - Égalité - Fraternité".

Le second conflit éclate, dix jours plus tard⁵, à propos du traitement dont doit bénéficier la directrice de l'école des filles. Le Maire propose de fixer à 1 700 francs par an ce traitement, compte tenu du fait qu'elle enseigne seule à 72 enfants ; M. Buard propose au contraire une diminution :

"(...) M. Buard propose 300 francs. Ce chiffre mis aux voix est rejeté par sept voix contre cinq. Le traitement reste en conséquence fixé à 1 700 francs (...) "⁶.

Au cours de la même séance, le traitement annuel de l'instituteur est fixé à 2 500 francs contre l'avis de la minorité des conseillers dont le chiffre proposé n'est pas précisé :

"(...) Attendu que dans les communes environnantes où le nombre des élèves est inférieur à celui que reçoit l'école de Noisy le traitement est supérieur à 2 500 francs ; qu'il est donc juste d'allouer à l'instituteur de Noisy une somme égale à celle que reçoivent ses collègues ; qu'il est urgent de montrer l'estime dont l'entourent les pères de famille et dont la majorité du conseil municipal tient à être le fidèle interprète (...) "⁷.

Le même jour le conflit, clairement politique, se cristallise à l'occasion du changement de dénomination de certaines rues. Si l'unanimité se fait autour du nouveau nom attribué à la rue de Beauvais qui devient rue du Docteur Sureau, les trois autres propositions, qui font explicitement allusion aux options républicaines de la majorité du conseil, ne sont votées qu'à une majorité d'une voix (6 pour et 5 contre). Il s'agit de la rue de la Chapelle qui prend le nom de rue Gambetta, de la rue Saint-Vincent appelée désormais rue de la République, et de la rue des Norottes à laquelle est donné le nom de rue d'Alsace-Lorraine.

Le 11 novembre 1884, la même scission se retrouve quand il s'agit de nommer des remplaçants au Maire et à l'Adjoint en cas d'absence de leur part : le compte rendu de la délibération de ce jour⁸ est

³ Les 12 conseillers élus sont, dans l'ordre du tableau des suffrages recueillis, MM. Auger (Paul Théophile), Condurier (Jules), Buard (Louis-François), Nettement (Alfred), Flamérian (Alexandre), Poilpot (Théophile fils), Renaux (Adrien), Maigret (Louis-Armand), Mulet (Isidore), Burdeau (Louis), Bruley (Jean-Jacob), Sergent (Hippolyte). "L'ordre du tableau" est défini à l'article 49 de la loi du 5 avril 1884 :

"(...) L'ordre du tableau est déterminé (...) 1° par la date la plus ancienne des nominations ; 2° entre conseillers élus le même jour, par le plus grand nombre de suffrages obtenus ; 3° à égalité de voix, par la priorité de l'âge (...)"

⁴ A.M., 46 W 59, Registre des délibérations du conseil municipal, 14 juin 1884.

⁵ C'est le même jour que la rue de Beauvais est "débaptisée" et reçoit le nom de rue du Docteur Sureau.

⁶ A.M., *Ibid.* 24 juin 1884.

⁷ A.M., *Ibid.*

⁸ A.M., *Ibid.*, 11 novembre 1884.

intéressant dans la mesure où il précise le caractère politique de la proposition et de son examen par le conseil :

"(...) Le président expose qu'aux élections de mai dernier deux listes rivales ont été présentées aux électeurs et que, s'il a l'honneur d'être Maire, il le doit à ce que la liste sur laquelle son nom était inscrit a obtenu la majorité. Personne ne peut se dissimuler qu'il y a dans le conseil deux éléments d'origine absolument différente. Il est donc naturel que la liste qui a obtenu la majorité et à laquelle, par conséquent, la municipalité a été confiée, tiennent à ce que l'administration de la commune suive une voie unique. C'est ce qui pourrait avoir lieu si, le Maire et l'Adjoint s'absentant, la gestion des affaires communales était momentanément confiée au premier conseiller élu qui est M. Auger, le chef de la minorité. C'est pour éviter ce résultat que le jour même de sa nomination comme Maire, il a pris, conformément à l'article 82 de la loi du 5 avril 1884⁹, un arrêté déléguant, en cas d'absence de lui et de son Adjoint M. Poilpot, ses pouvoirs de Maire à MM. Maigret Louis et Renaux, conseillers municipaux, et que cet arrêté ayant été attaqué, il propose au conseil, pour lever toute difficulté et pour assurer l'unité de vues dans l'administration de la commune, de déléguer, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 84¹⁰, deux de ses membres pour remplacer le Maire et l'Adjoint en cas d'absence. Après discussion, cette proposition est adoptée par 7 voix contre 5.

Il est procédé à un scrutin pour la désignation de ces deux membres. Ont obtenu : M. Maigret Louis : sept voix ; M. Renaux : sept voix.

MM. Maigret Louis et Renaux sont proclamés délégués. Ils déclarent accepter cette mission (...)".

Cette décision est d'autant plus importante que quelques mois plus tard, Poilpot annonce au conseil sa prochaine absence jusqu'au mois d'août¹¹ : ce grand peintre paysagiste est en effet invité à présenter ses œuvres aux États-Unis et, de ce fait, la majorité municipale se trouve très fragilisée : il suffit de l'absence d'un de ses membres pour que le rapport des forces politiques se trouve inversé...

Lors de la session de printemps¹², un vif incident oppose le Maire à la minorité qui, pour empêcher le conseil de siéger légalement¹³, a refusé, à deux reprises successives, de participer au conseil.

"(...) M. Auger demande si le Maire a été autorisé par lettre spéciale de M. le Sous-Préfet à tenir cette séance et s'il faut la considérer comme faisant suite à la session de février. Le Maire répond qu'il a écrit, comme le veut la loi, au Sous-Préfet pour l'aviser de la réunion de ce jour et que ce haut fonctionnaire, interrogé à cet égard, a lui-même approuvé d'indiquer sur les lettres adressées aux conseillers municipaux : "troisième convocation". Ce qui répond à la question de M. Auger.

M. Auger demande si les délibérations prises dans la séance du 14 février ont été annulées par le Préfet, comme la minorité l'avait demandé. Le Maire répond qu'il n'a connaissance d'aucune annulation. Mais, répond M. Auger, pourquoi la présente séance

⁹ Loi du 5 avril 1884. Chapitre II "Fonctionnement des conseils municipaux.

"(...) Art. 82 - Le maire est seul chargé de l'administration ; mais il peut, sous sa surveillance et sa responsabilité, déléguer, par arrêté, une partie de ses fonctions à un ou plusieurs de ses Adjoints et, en l'absence ou en cas d'empêchement des Adjoints, à des membres du conseil municipal. Ces délégations subsistent tant qu'elles ne sont pas rapportées."

¹⁰ Loi du 5 avril 1884. Chapitre II "Fonctionnement des conseils municipaux.

"(...) Art. 84 - En cas d'absence, de suspension, de révocation ou de tout autre empêchement, le maire est provisoirement remplacé, dans la plénitude de ses fonctions, par un Adjoint, dans l'ordre des nominations, et, à défaut d'Adjoints, par un conseiller municipal délégué par le conseil, sinon pris dans l'ordre du tableau".

¹¹ Son succès lors de ce voyage est attesté par la presse américaine qui le considère comme un des maîtres du genre "panoramas" dont il a fait sa spécialité.

¹² A.M., 46 W 59, Registre des délibérations du conseil municipal, 9 avril 1885.

¹³ Loi du 5 avril 1884. Chapitre II "Fonctionnement des conseils municipaux.

"(...) Art. 50 - Le conseil municipal ne peut délibérer que lorsque la majorité des membres en exercice assiste à la séance. Quand, après deux convocations successives, à trois jours au moins d'intervalle, et dûment constatées, le conseil ne s'est pas réuni en nombre suffisant, la délibération prise après la troisième convocation est valable, quel que soit le nombre des membres présents".

si celle du 14 février n'est pas annulée ? Pour éviter tout retard dans la construction des écoles, répond le Maire. Vous ne pouvez nier que les écoles actuelles sont impossibles, trop petites et malsaines. En septembre 1883, il y avait à l'école de garçons 86 élèves ; il y en a aujourd'hui 103. On ne sait déjà où mettre les enfants ; que la progression continue, comment fera-t-on ? L'exécution immédiate d'une nouvelle école s'impose donc. Pour faire juger la contestation que nous avons avec vous, nous allons perdre six ou huit mois. Qui en pâtira ? La commune ! Or nous, la majorité, nous comprenons ainsi notre rôle : faire tout pour être utile à la commune. C'est donc pour éviter tout retard dans la construction de l'école que l'administration supérieure nous a conseillé de réunir à nouveau le conseil municipal. Nous l'avons convoqué trois fois ; Nous arrivons aujourd'hui à la troisième séance ; d'après la loi, elle est définitive. Voilà la marche que nous avons suivie et le motif qui nous a guidés (...) M. Condurier rédige une protestation qu'il signe avec MM. Auger, Flamérion et Sergent dont il sera parlé à la fin de la séance". Et, à la fin de la séance, le Maire ayant lu la protestation de la minorité, les membres de cette dernière décident de "se retirer de la séance sans prendre part à aucun vote".

À la session du mois d'août 1885¹⁴, la minorité, en l'absence de Théophile Poilpot, propose de le déclarer "démissionnaire de fait" ce que le Maire refuse en s'appuyant sur la décision du Préfet qui a accepté la démission de l'intéressé du poste d'Adjoint tout en le maintenant dans son mandat de conseiller municipal, comme en témoigne la délibération du 11 novembre. Au début de l'année suivante, une nouvelle demande de démission à l'encontre de Poilpot est proposée par M. Condurier et ses amis de la minorité ; elle est repoussée par la majorité, Poilpot faisant légalement parvenir au Maire, à chaque séance, une lettre officielle d'excuses.

Un autre terrain d'opposition est trouvé en juin 1886¹⁵ : M. Mulet, membre de la majorité, propose de verser à l'Institut Pasteur une somme de 100 francs et

"(...) de transmettre à l'illustre savant copie de la décision municipale en lui adressant tous ses remerciements pour les soins qu'il a donnés à deux de nos habitants. (...) M. Sergent dit que, si on observait mieux à Noisy les règlements concernant les chiens, il n'y aurait pas autant de personnes mordues. M. le Maire répond que sur les deux personnes mordues, l'une l'a été à Deuil, l'autre chez elle. M. Sergent se plaint que la police des chiens est très mal faite et que, s'il en était chargé, elle le serait mieux. Il ajoute que s'il était mordu, il tuerait le chien et le propriétaire et qu'il irait voir M. Pasteur après. M. Poilpot lui répond qu'il vaudrait mieux y aller avant. M. le Maire ajoute que le garde champêtre est chargé de dresser des contraventions aux délinquants (...)".

Derrière la cocasserie de cet échange, se confirme la volonté de la minorité de mettre en difficulté, sur tous les sujets possibles, le Maire et sa majorité toujours aussi fragile.

Le mois suivant¹⁶, le débat se situe par rapport à l'exercice de la démocratie au sein du conseil municipal, à l'occasion de la désignation des deux membres de la commission des travaux :

"(...) Votants : 7. Ont obtenu : M. Bruley, 7 voix ; M. Renaux, 7 voix. MM. Bruley et Renaux sont élus et déclarent accepter.

MM. Auger, Condurier, Buard, Flamérion et Sergent¹⁷ refusent de prendre part au vote. M. Condurier dit, en présence du résultat, qu'il n'est pas dans le secret des dieux. M. Mulet déclare qu'il ne comprend pas les paroles de M. Condurier. Ce dernier reprend la parole et dit que la minorité ne fait jamais partie de rien et qu'on ne lui donne aucun travail. M. Mulet répond que, pour son compte personnel, il ne nommera jamais les collègues qui se sont dérobés au moment du danger ; qu'il ne comprend pas

¹⁴ A.M., 46 W 59, Registre des délibérations du conseil municipal, 5 août 1885.

¹⁵ A.M., 46 W 59, *Ibid.*, 16 juin 1886.

¹⁶ A.M., 46 W 59, *Ibid.*, 1er juillet 1886.

¹⁷ Ce sont les cinq membres de la minorité politique du conseil municipal, dont les noms sont ici rassemblés.

M. Condurier, dont c'était le devoir, de s'être éclipsé au moment de faire quelque chose, ses connaissances de pharmacien le désignant spécialement pour faire partie de la commission des logements insalubres. M. Condurier dit qu'il n'avait pas envie de se faire attraper par les habitants. M. Mulet répond que, nommé membre de cette commission après le refus de M. Condurier, il s'est présenté dans plusieurs maisons où il a reçu le meilleur accueil des habitants. M. Condurier termine en déclarant qu'il n'acceptera jamais de faire partie d'aucune commission, en fût-il nommé quatre fois (...)"

Les arguments développés par le représentant de l'opposition et les réponses apportées par celui de la majorité républicaine plaident plutôt en faveur de ce dernier et mettent en cause le "courage" du pharmacien qui *"n'a pas envie de se faire attraper par les habitants"*.

À partir de la semaine suivante, un nouvel événement bouleverse la géographie politique du conseil municipal : le Maire, Alfred Nettement, est compromis dans des affaires commerciales personnelles, et l'opposition décide de ne pas répondre aux convocations envoyées pour les réunions successives des 5 et 10 août. Le 14 août 1886, elle adresse une lettre au conseil que le Maire lit devant les membres présents :

"Messieurs et chers collègues, Nous n'avons pas répondu aux convocations des cinq et dix courant : la première étant parvenue le lendemain par simple lettre du greffier de mairie, lequel par la loi n'avait ni mission ni autorité en cette occasion ; à la seconde parce que nous espérions que M. le Maire comprendrait les motifs de notre absence. L'affaire dont il nous a fait part, en instance contre lui devant la 10^e chambre correctionnelle, appelée à l'audience du 24 juillet et à laquelle il ne s'est pas présenté ayant été remise pour conclusion au 8 septembre prochain, nous croyons nécessaire jusqu'à cette date de nous abstenir de siéger sous sa présidence. Veuillez croire en nos regrets ainsi qu'à notre considération distinguée.

Signé : E. Auger, J. Condurier, E. Flamérian, Hte. Sergent, Buard., le 14 août 1886"

Cette protestation est rejetée par la majorité présente dans les termes suivants :

"(...) Le président fait remarquer que le conseil n'a pas à s'occuper des affaires personnelles du Maire. MM. Poilpot et Mulet observent que cette lettre est au moins inopportune puisque, d'après la nouvelle loi, on peut siéger au conseil municipal même avec une ou plusieurs condamnations correctionnelles. M. Poilpot dépose la motion suivante qui est adoptée à l'unanimité : "Les membres du conseil municipal, réunis le 14 août pour la dernière séance de la session ordinaire, sous la présidence de M. Nettement, Maire, indignés d'une lettre adressée au conseil par plusieurs membres du conseil, protestent et adressent à Monsieur le Maire de Noisy-le-Grand l'expression de leur haute considération et de leur confiance et passent à l'ordre du jour" (...)"

La même opposition décide de ne pas assister aux séances régulièrement convoquées pour la session ordinaire d'automne 1886. Ses membres sont donc absents aussi bien le 12 novembre que le 2 décembre. Lors de cette dernière séance, le conseiller Mulet fait adopter par le conseil une motion de constat de carence de l'opposition. À la première réunion de la session ordinaire de printemps 1887¹⁸, l'opposition participe aux travaux, pour protester contre la motion votée en décembre 1886 et profiter de l'absence du Maire pour retarder au maximum la nomination du secrétaire de la séance qui n'est élu qu'au septième tour de scrutin. L'absence d'Alfred Nettement est désormais définitive, sa condamnation par la justice pour ses activités professionnelles ne lui permettant plus moralement de siéger au conseil. En son absence, c'est donc l'Adjoint, Théophile Poilpot qui dirige des débats au cours desquels les luttes partisans se poursuivent et s'amplifient : contestations sur la rédaction des procès-verbaux, opposition aux décisions prises pour la fête annuelle de l'année précédente (le Maire s'était engagé à payer le surcoût causé par sa décision personnelle d'étendre la fête au-delà des limites

¹⁸ A.M., 46 W 59, *Ibid.*, 16 avril 1887.

du budget prévu), nombreux échanges entre la majorité et l'opposition à propos des budgets des fêtes de l'année 1887, etc.

Octobre 1887 - Mai 1892, Théophile Poilpot, Maire

La démission définitive du Maire entraîne enfin de nouvelles élections partielles le 28 août et le 2 octobre 1887. La composition du nouveau conseil est entièrement modifiée, les listes présentées par les partisans de l'ancienne minorité n'ayant remporté aucun des sièges à pourvoir¹⁹. Lors de l'installation du nouveau conseil, le 16 octobre 1887, Poilpot est élu Maire par 11 voix (et un bulletin blanc). Le 30 octobre, l'élection de l'Adjoint est plus disputée : Renaux est élu Adjoint par 7 voix contre Bruley qui en obtient 4 et Burodeau qui en recueille une. Prémises d'une nouvelle division au sein du conseil ou simple ambition de personnalités ? La suite des événements y apportera peut-être une réponse.

La fin de la mandature s'effectue sous la responsabilité de Théophile Poilpot et de son Adjoint Renaux sans qu'apparaisse au sein du conseil aucune fracture particulière : les budgets sont approuvés à l'unanimité et les aménagements de la commune se poursuivent sans difficulté apparente : construction de l'école de filles pour désengorger l'école ancienne, mise en place d'une "caisse des écoles", élargissement de certaines voies publiques, acquisition de terrains, etc.

Les élections générales de renouvellement des conseils municipaux ont lieu les 6 et 13 mai 1888. Le nouveau conseil municipal de Noisy-le-Grand²⁰ est installé le 20 mai au cours d'une séance qui organise l'élection du Maire et celle de l'Adjoint. Cette assemblée qui passe de 12 à 16 membres²¹ en raison de l'évolution démographique du village, rassemble les anciens membres de la majorité et quelques nouveaux citoyens. Dès le premier tour de scrutin, Théophile Poilpot est reconduit comme Maire de la commune par 13 voix contre 2 qui se portent sur le nom de M. Carré et un bulletin blanc. M. Renaux est lui aussi reconduit dans sa fonction d'Adjoint avec le même score (13 voix contre MM. Bernard (1 voix), Carré (1 voix) et Mulet (1 voix). La session se poursuit le 2 juin et le conseil municipal, à l'unanimité, vote des remerciements à l'adresse de Théophile Poilpot "*pour le concours actif et dévoué qu'il apporte aux affaires communales*". On est alors loin des conflits décrits plus haut sous la mandature de Nettement. Et les années 1888 et 1889 s'écoulent sans que le moindre problème ne surgisse au sein de l'assemblée communale. L'autorité bienveillante du Maire joue incontestablement un rôle pacificateur à l'occasion des discussions que peuvent soulever certains problèmes d'administration.

Une exception dans ce tableau d'unanimité municipale : le 29 novembre 1889, M. Carré s'abstient lorsqu'il s'agit de donner quitus au Maire qui a dû engager une somme de 370 francs 73 afin de mandater des dépenses imprévues et dépose même une plainte auprès de la préfecture contre cette décision du Maire. La plainte est rejetée par le Préfet par un arrêté dont Poilpot lit le texte au cours de la session de février 1890²² :

"(...) Considérant que l'article 114 de la loi du 5 avril 1884, qui prescrit en général la procédure de plans et devis avant toute approbation de dépenses par un conseil municipal, ne s'applique qu'aux travaux et constructions nouvelles ou de reconstructions ; que la délibération attaquée ne vise que des fournitures dont la dépense a été autorisée antérieurement par le conseil municipal ; que dans ces conditions la délibération du

¹⁹ A.M., 46 W 59, *Ibid.*, 16 octobre 1887. Dans l'ordre du tableau, les 12 conseillers sont les suivants : Poilpot, Renaux, Maigret, Mulet, Burodeau (les membres de l'ancien conseil), Bruley, Bernard, Chevauchez, Roché, Béghin, Sellier, Mulard.

²⁰ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 20 mai 1888. sont élus, dans l'ordre du tableau, MM. Burodeau (Eugène), Maigret (Louis), Bernou (Frédéric), Bruley (Jean Jacob), Poilpot, Maigret (Lucien), Mulet, Renaux, Chevauchez (Paul), Bernau, Carré, Sellier (Louis), Béghin, Bijard, Gouleau et Maigret (Huppolyte).

²¹ La population de Noisy-le-Grand, qui est passée de 1394 à 1861 habitants entre 1876 et 1886, se trouve au-dessus du seuil de modification de l'effectif du conseil municipal. Jusqu'aux élections de 1926, ce chiffre de 16 conseillers est maintenu.

²² A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 25 février 1889.

29 novembre 1889, émise à l'unanimité moins une voix, n'a violé aucune loi ; qu'elle est d'ailleurs régulière dans la forme et qu'au fond l'assemblée communale n'a pas excédé ses pouvoirs ;

Arrête :

1° La protestation sus visée est rejetée ;

2° M. le Sous-Préfet de Pontoise est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié, par les soins du Maire à M. Carré".

Le même jour, un hommage unanime est rendu à la mémoire d'un conseiller municipal, M. Louis Sellier :

"(...) Le Maire rappelle que la réunion fixée au 14 courant a dû être remise à une date ultérieure en signe de deuil et pour honorer la mémoire de M. Sellier, membre du conseil municipal, dont la mort a si douloureusement ému tous ceux qui connaissait cet homme de bien dans sa vie intime, si probe et si foncièrement honnête qu'elle lui avait attiré les sympathies générales de la population (...)".

On peut aussi juger de l'estime que le conseil continue à porter à son Maire à l'occasion de la présentation par celui-ci, en juin 1890²³, du compte financier de l'exercice 1889 : au moment du vote, des remerciements officiels et unanimes sont adressés à Théophile Poilpot pour la bonne gestion des finances de la commune. L'atmosphère consensuelle de l'administration que ce Maire fait régner se confirme lorsqu'en novembre de la même année²⁴ *"(...) plusieurs membres du conseil demandent si la fête de Saint-Sulpice sera célébrée l'année prochaine (...). Le conseil décide que cette fête est de tradition, qu'elle fait partie des usages locaux depuis un temps immémorial et qu'il y a lieu de continuer à la célébrer, comme les années précédentes, le 19 janvier (...)"*.

Ici encore, une entente parfaite existe au sein de l'assemblée communale en dépit de l'agitation qu'a pu provoquer en France, avec le scandale des décorations²⁵, le général Boulanger et sa tentative de coup d'état aux forts relents bonapartistes²⁶. Et ce consensus se poursuit pendant le reste de la mandature de Poilpot.

Mai 1892 - Janvier 1895, Émile-François Girod, Maire

Les 1^{er} et 8 mai 1892 ont lieu de nouvelles élections municipales auxquelles Théophile Poilpot ne se représente pas en raison de l'importance prise par ses occupations artistiques et professionnelles. La physionomie du conseil est modifiée par l'arrivée de nouvelles personnes en son sein²⁷. Après l'installation de la nouvelle assemblée²⁸, Émile-François Girod est élu Maire par 15 voix, Émile Eugène Grodet en obtenant une. Philibert Villemain est élu comme Adjoint avec la totalité des

²³ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 6 juin 1890.

²⁴ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 15 novembre 1890.

²⁵ ELLENSTEIN Jean (s.d.), *Histoire de la France contemporaine*, T IV, p. 116 :

"(...) Daniel Wilson (...) le gendre du président de la République [Jules Grévy], député lui-même et secrétaire d'État aux Finances dans le cabinet Ferry de 1880, vivait à l'Élysée où il occupait un étage entier avec huit secrétaires et plusieurs huissiers. (...) Il utilisait sa situation familiale pour faire obtenir des avantages, par exemple la légion d'honneur, à de riches solliciteurs (...) il recevait des sommes importantes de sociétés financières qui le remerciaient de ses interventions (...)".

²⁶ ELLENSTEIN Jean (s.d.), *Ibid.*, p : 119 :

"La fin du boulangisme

Le 4 avril 1889, la Chambre vote l'autorisation de poursuites contre Boulanger [réfugié à Bruxelles puis à Londres]. À Paris et en France sa popularité descend très vite. On fête le centième anniversaire de la Révolution française et l'ouverture de l'exposition universelle le 6 mai 1889, du haut de la tour qu'Eiffel vient de construire ou d'en bas pour ceux qui n'ont pas le privilège de l'escalader. Boulanger n'est plus qu'un souvenir (...) Les élections législatives de 1889 allaient sonner le glas du boulangisme : 366 républicains sont élus, 140 royalistes et seulement 44 boulangistes (...)".

²⁷ A.M., 46 W 60, Registre des délibérations du conseil municipal, 15 mai 1892.

²⁸ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 15 mai 1892. Sont élus, dans l'ordre du tableau, MM. Burodeau (Eugène), Girod, Dupuis, Grodet (Émile), Flaméon, Villemain, Roux (William), Mulet (Isidore), Maigret (Louis), Lapersonne (Auguste), Gouleau (Louis-François), Leroy (Alfred), Mansienne Hippolyte, Sergent (Jules), Lefèvre (Victor) et André (Pierre).

suffrages exprimés (16 voix/16). C'est donc apparemment une équipe soudée qui entoure le Maire de la commune.

Des soubresauts locaux des luttes nationales entre "nationalistes" et "républicains"

En août 1892, trois conseillers, MM. Grodet, Roux et Mulet, sont démissionnaires pour des raisons qui ne sont pas explicitées dans les comptes rendus des délibérations : des élections complémentaires sont prévues et la date du 4 septembre est proposée aux autorités préfectorales qui donnent leur accord. Le premier tour permet l'élection de M. Husson (Armand)²⁹. Au second tour, le 11 septembre, le docteur Pagnier et François-Marie Souchet sont élus et complètent le conseil municipal³⁰. La même politique consensuelle est poursuivie, notamment à l'occasion de l'organisation de la fête patronale de Saint-Sulpice³¹ :

"(...) M. Villemain demande à l'assemblée de décider s'il y a lieu de célébrer la fête de Saint-Sulpice et d'indiquer dans quelles conditions elle devra être organisée.

Après échange d'observations, le conseil arrête que cette fête sera célébrée comme de coutume.

Une subvention de 10 francs sera accordée à l'Harmonie qui sera invitée à donner son concours. La municipalité offrira un bal de nuit, avec orchestre de six musiciens. M. Villemain est autorisé à traiter à l'amiable pour la location de la salle (...)".

Au moment de la plus grande période des attentats anarchistes, et après l'assassinat le 24 juin 1894 par l'anarchiste italien Caserio du président de la République Sadi Carnot, le conseil émet le premier vote de politique générale de son histoire dans une délibération prise à l'unanimité de ses membres³² dans les termes suivants : *"(...) Le conseil municipal, indigné et profondément ému du grand malheur qui vient de frapper la République dans la personne de son premier magistrat, transmet au gouvernement ses condoléances les plus vives et les plus sincères au sujet de la perte douloureuse qu'il vient de faire dans la personne de son président, en le priant de vouloir bien exprimer ses respectueuses sympathies à la famille Carnot (...)"*.

Le 11 août 1894, le docteur Pagnier démissionne du conseil municipal ; les raisons de cette décision ne sont pas explicitées lors de sa présentation.

Un incident éclate, en novembre 1894³³, entre le Maire et la majorité de son conseil municipal à propos du classement en chemins vicinaux de certaines voies de la commune. Refusant le rapport de M. Souchet qui proposait cette demande auprès du Préfet, le Maire en obtient le retrait, mais ne peut faire classer, comme il le proposait, l'avenue Chilpéric : 9 conseillers sur les 13 présents votent contre, le Maire et l'Adjoint se retrouvant avec seulement 2 conseillers qui votent pour. Quant aux *"19 chemins rétrocedés à la commune"* dont Girod propose le classement, M. Souchet fait remarquer qu'ils ont déjà été classés par une précédente délibération et la séance est levée comme l'indique le compte rendu : *"(...) M. le Maire, ayant reconnu qu'il était en présence d'un système d'obstruction qui ne pouvait aboutir à aucun résultat, a déclaré qu'il se retirait et la séance a été levée à 5 heures 1/2 (...)"*.

Janvier 1893 - Mai 1900, Philibert Villemain, Maire

Ce qui apparaît comme une démission du Maire contre une opposition emmenée par François Souchet entraîne de nouvelles élections partielles : MM. Mulet, Cirette et Duchâteau entrent au conseil

²⁹ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 10 septembre 1892. Il est officiellement installé à cette date.

³⁰ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 23 septembre 1892. Ils sont officiellement installés à cette date.

³¹ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 8 janvier 1893.

³² A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 3 juillet 1894.

³³ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 11 novembre 1894.

municipal ; Villemain est élu Maire et Burodeau Adjoint³⁴. Pendant ce mandat, le conseil présente une unité de vues qui ne se dément jamais tant pour les affaires courantes (notamment l'entretien et le classement des chemins) que pour les affaires qui sortent de l'ordinaire (en particulier, les attaques incessantes de M. Carré, propriétaire et ancien conseiller municipal, contre les décisions de la mairie).

Les 3 et 10 mai 1896 ont lieu les élections générales de tous les conseils municipaux. C'est François Souchet qui devient le premier conseiller municipal dans l'ordre du tableau reproduit dans la délibération d'installation du nouveau conseil. L'influence politique du personnage, déjà sensible dans les délibérations de l'assemblée précédente, se manifeste au moment de l'élection du Maire (Villemain est reconduit à l'unanimité dans ses fonctions de Maire) et de l'Adjoint : François Souchet est élu dans cette fonction, lui aussi à l'unanimité³⁵. Au début de cette mandature, un conflit oppose le conseil au clergé noiséen : le curé a refusé d'accepter que la famille d'un paroissien décédé, M. Chatelain, veuille suivre un itinéraire inhabituel pour le convoi funéraire jusqu'à l'église. C'est l'Adjoint Souchet qui intervient lors de la séance du conseil, le 13 juin 1896³⁶ pour tenter une conciliation auprès du prêtre : *"(...) Sur la proposition de M. Souchet, le conseil, regrettant le fait qui s'est produit lors du convoi de M. Chatelain et désirant que cela ne se renouvelle plus, invite M. le Maire à s'entendre avec M. le curé pour qu'à l'avenir le clergé, prévenu à l'avance par la famille, accompagne le corps par le chemin indiqué, bien que la distance pour atteindre l'église soit un peu plus longue, sauf recours en cas de refus à qui de droit (...)"*. La municipalité s'affirme donc dans une attitude assez conciliante par rapport au clergé local, notamment dans le dernier élément de la délibération.

Une semaine plus tard³⁷, *" (...) M. le Maire rend compte de sa visite à M. le curé relative à l'incident du convoi Chatelain. Il résulte de cette entrevue que M. le curé n'est nullement disposé à transiger en quoi que ce soit pour être agréable à ses paroissiens. Sur la proposition de M. Cré, le conseil, à l'unanimité, décide l'acquisition d'un drap mortuaire (...)"*. Il s'agit bien, par ce geste, de mettre en place les conditions matérielles d'enterrements civils et de créer de fait une rupture avec les pratiques religieuses ancestrales. L'ère d'une laïcité affirmée est donc la marque de ce conseil municipal unanime.

La pratique démocratique mise en place par cette municipalité se retrouve dans l'organisation d'un référendum pour installer un éclairage public au gaz dans certaines voies de la commune³⁸. Par 304 voix (contre 11 opposants), la population donne un avis favorable au projet et le conseil municipal, à l'unanimité, décide de signer le contrat avec l'Usine à Gaz de Bry-sur-Marne. À cette occasion, le Maire *"(...) rappelle que cette opération a été faite avec toutes les garanties désirables, sous le contrôle de conseillers municipaux désignés à cet effet (...)"*.

C'est aussi à partir de cette époque que le rôle de François Souchet, désormais Adjoint, est de plus en plus important. Le Maire lui confie la lourde tâche de poursuivre les tractations avec la Compagnie des Chemins de fer Nogentais pour l'étude et la mise en chantier du prolongement de la ligne de tramway qui, à partir de Bry-sur-Marne, devra desservir Noisy-le-Grand. Nous ne développerons pas ici cette question parfaitement présentée dans les communications de Michel Jouhanneau³⁹ dans *Le Bulletin NLGH*. C'est encore François Souchet qui suit particulièrement les questions se rapportant aux questions scolaires en 1896, tant pour la nouvelle école de filles (dont il

³⁴ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 27 janvier 1895.

³⁵ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 17 mai 1896. Sont élus François Souchet, Duchâteau, Flamérian, Villemain, Dutemps, Lefèvre, Cirette (Émile), Maigret (Louis), Sergent (Jules), Burodeau (Eugène), Goulean, Leroy (Alfred), Mansienne (Hippolyte), Noé, Cré et Blançonnet.

³⁶ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 13 juin 1896.

³⁷ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 20 juin 1896.

³⁸ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 25 juillet 1896.

³⁹ JOUHANNEAU Michel, "Le tramway à Noisy-le-Grand - 1^{ère} partie : l'installation 1890-1904" in *Le Bulletin de NLGH*, n° 6, mai 2015 et "Le tramway à Noisy - 2^e partie : les Chemins de fer Nogentais (1901-1920) in *Le Bulletin de NLGH*, n° 9, septembre 2016.

promeut l'équipement matériel) que pour la classe enfantine, ou celles qui ont trait à l'entretien et au développement des voies de communication de la commune, comme à l'extension du cimetière. Par exemple, lors de la demande par les propriétaires du Parc de Villeflaix du classement en voies communales des rues de la propriété⁴⁰, c'est lui qui mène les pourparlers et qui rend compte, au conseil, des résultats négatifs de la négociation. L'assemblée communale, après lecture du rapport qu'il présente le même jour.

"(...) vu les objections présentées par l'autorité supérieure, vu la nécessité qu'il y aurait de recommencer un nouvel examen du projet (...),

Délibère :

Abandonne ledit projet, se réservant de faire la demande de reconnaissance desdits chemins au fur et à mesure qu'elle le jugera nécessaire et prie M. le Maire, si cela était possible, de remettre la situation à son état primitif.

Cette proposition mise aux voix est acceptée par dix voix contre quatre et une abstention.

Ont voté pour : MM. Duchateau, Flamérion, Cirette, Maigret, Sergent Jules, Burodeau, Gouleau, Mansienne, Cré et Blanchonnet.

Ont voté contre : MM. Villemain, Dutemps, Leroy et Noë

Monsieur Souchet s'est abstenu, s'étant rallié à la proposition (...)".

Le vote qui intervient à cette occasion exprime le désaccord qui oppose pour la première fois le Maire, M. Villemain, à la majorité de son conseil. François Souchet s'abstient tout en manifestant sa solidarité avec la majorité.

L'année suivante, une nouvelle marque de l'emprise de l'Adjoint sur la vie politique de la commune apparaît à l'occasion de la désignation, pour les élections sénatoriales du 27 mars 1898, des trois grands électeurs de Noisy-le-Grand⁴¹ : Souchet est élu dès le premier tour, Duchateau au second, et Villemain doit attendre le troisième tour pour obtenir un poste.

La mandature se poursuit sans qu'apparaissent de nouveaux incidents politiques, les affaires courantes étant traitées le plus souvent par le consensus de tous les membres du conseil municipal.

L'unanimité du conseil se retrouve encore dans le choix de l'itinéraire que devrait suivre le futur tramway reliant Bry-sur-Marne à Noisy-le-Grand⁴² :

"(...) Deux projets sont soumis.

1° Celui qui précédemment nous avait été présenté, lequel partant de la station de Bry-sur-Marne par la Grande Rue pour entrer dans le Parc du Château de Bry, en prenant ensuite le boulevard Daguerre jusqu'à la rue des Ormes et continuer en ligne droite jusqu'à Noisy-le-Grand. Ce projet étant le plus court et le plus direct est celui qui donne satisfaction, tant au conseil municipal qu'aux habitants qui l'ont approuvé par 515 signatures.

2° Quant au deuxième projet passant par l'avenue de Rigny, il n'est demandé par personne ainsi que l'on peut le constater par l'enquête.

À l'unanimité, le conseil adopte et donne un avis favorable au projet du tracé par le Parc du Château - Boulevard Daguerre et approuve l'enquête (...)".

Ici encore, le conseil s'appuie sur une procédure référendaire démocratique de signatures unanimement favorables au projet présenté.

Néanmoins, des rivalités de personnes apparaissent au sein du conseil à la fin de l'année 1899, mettant en cause personnellement François Souchet⁴³. L'un des conseillers, l'architecte Cré, qui

⁴⁰ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 14 février 1897.

⁴¹ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 20 février 1898.

⁴² A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 26 janvier 1899.

⁴³ BIGOT ERIC, *La vie politique à Noisy-le-Grand sous la 3e République*, mémoire de maîtrise dirigée par MM. Girault et Prost, Université Paris I-Sorbonne, 1993, p. 70.

s'affiche comme radical, envoie au Maire une lettre, cosignée par un certain nombre d'habitants de la commune, et, devant le mutisme du Maire, une nouvelle lettre est envoyée au Sous-Préfet, le 27 avril 1900 :

"(...) accusant l'Adjoint d'avoir été rayé des listes électorales pour cause de faillite vers 1875 et aurait continué ses affaires commerciales sous le nom de sa femme. Elle [la lettre] souligne que le Maire en a déjà été informé, mais que celui-ci, craignant son Adjoint, n'a pas osé lui demander justification. (...) On apprend par la presse⁴⁴ que Souchet a fait taire les rumeurs en présentant son casier judiciaire (...)"

C'est le moment où l'Œuvre des enfants tuberculeux achète à Noisy-le-Grand la propriété de la rue du Docteur Sureau pour en faire un troisième établissement de cure destiné aux enfants malades⁴⁵.

Mai 1900 - Mai 1904, François-René Souchet, Maire

Un nouveau conseil municipal est élu les 6 et 13 mai 1900. L'ancien Maire, Philibert Villemain, fait toujours partie de cette assemblée⁴⁶ qui se réunit, pour l'élection du Maire et de l'Adjoint, le 20 mai. François Souchet est réélu Maire, par 11 voix sur 16, avec le même score que son Adjoint, M. Dupuis. Dès ce moment, la fracture apparaît entre Souchet et une partie du conseil municipal qui lui refuse sa confiance en s'appuyant sur une campagne de délation contre laquelle Souchet s'oppose au cours de la première séance qui suit son élection, le 26 mai⁴⁷ :

" Messieurs,

En présence des infâmes calomnies lancées contre moi par lettres anonymes que vous avez tous reçues, j'estime que le Maire, premier magistrat de la commune, doit pour posséder toute son autorité et mériter la confiance de ses collègues du conseil ne laisser planer aucun soupçon sur lui.

Je déclare, Messieurs, réfuter énergiquement les accusations portées contre moi, dont je méprise le ou les lâches auteurs qui restent dans l'ombre.

Je tiens à détruire d'une manière énergique ces calomnies et, pour mettre fin à ces odieux mensonges, je vais fournir à l'appui de ce que j'avance des arguments dignes de foi et des pièces authentiques.

On m'accuse d'avoir fait faillite en 1875 à Paris, boulevard de la Villette, n° 175. Je laisse la parole à monsieur Dupuis, Adjoint, qui a bien voulu accepter de vous renseigner sur ce point.

Monsieur Dupuis déclare : Messieurs, je me suis rendu au greffe du Tribunal de Commerce de la Seine, où j'ai posé cette question à la personne qui m'a reçue : Monsieur Souchet François Marie, marchand d'antiquités, né à Paris en 1834, a-t-il été déclaré en faillite en 1875 ? Après avoir compilé les archives, il m'a été répondu qu'aucune personne du nom de Souchet n'avait été déclarée en faillite en 1875.

Voici, Messieurs, ce que je puis affirmer devant vous.

On m'a accusé d'avoir fait usage de fausses cartes d'électeur. Je mets sous vos yeux toutes mes cartes d'électeur de Paris et le certificat qui m'a été délivré en 1895 contenant mon changement de domicile⁴⁸ ; cette pièce a servi à mon inscription sur les listes électorales de Noisy-le-Grand.

⁴⁴ *L'Echo du Raincy*, 31 mai 1900.

⁴⁵ Après Ormesson et Villiers-sur-Marne, la sœur Candide veut ainsi développer dans la région tout un ensemble destiné à l'Œuvre qu'elle dirige et qui se terminera par une faillite frauduleuse et la vente de la propriété à la congrégation des sœurs italiennes de Françoise Cabrini.

⁴⁶ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 20 mai 1900. Sont élus, dans l'ordre du tableau, MM..Souchet (François), Cirette (Émile), Villemain (Philibert), Leroy, Dupuis, Maigret (Louis), Burodeau (Eugène), Sergent (Jules), Dutemps, Grodet, Rouen, Varlet (Louis), Bourdois, Blanchonnet, Grangez, Geoffroy.

⁴⁷ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 26 mai 1900.

⁴⁸ A.M., Recensement de 1901. Rue du Buisson, maison n° 503. Souchet François-Marie, 67 ans, chef, sans profession ; Feaudione Eugénie Françoise, 66 ans, épouse, sans profession ; Rollin, veuve Souchet Marie, 38 ans, bru, sans profession ;

L'infamie a été poussée loin, Messieurs. Quoique titulaire de deux décorations dont une décernée par Monsieur le Ministre de l'Intérieur, la netteté de mon casier judiciaire a été mise en doute par ces lettres anonymes. Je vous présente, Messieurs, mon casier judiciaire.

J'estime que ces preuves suffiront pour indiquer que mon passé a été celui d'un honnête homme toujours dévoué pour le bien-être de la société.

Le conseil, sur la proposition de Monsieur Dupuis, Adjoint, vote à l'unanimité l'ordre du jour suivant : " Après les explications qui viennent de vous être données, réduisant à néant les accusations portées contre Monsieur Souchet, le conseil municipal continue de lui accorder sa confiance et l'invite à faire les démarches nécessaires pour découvrir le ou les auteurs des lettres anonymes adressées aux membres du conseil, et passe à l'ordre du jour.

En ce qui concerne l'article paru dans le journal "La Libre Parole"⁴⁹, le 23 mai courant, le conseil, à l'unanimité, proteste énergiquement, disant qu'aucun de ses membres n'est l'auteur de cet article et décide, à l'unanimité, que l'ordre du jour ci-dessus sera inséré dans ledit journal.

Monsieur Souchet, Maire, demande que la lettre dont les signatures ont été reconnues fausses, adressée par monsieur Villemain à monsieur le Sous-Préfet, soit transmise à monsieur le Procureur pour être soumise également à l'enquête".

Cette longue plaidoirie témoigne de la violence qui s'exerce contre la personnalité du nouveau Maire de Noisy-le-Grand qui réussit, en cette circonstance, à retourner complètement les accusations dont il est l'objet de la part d'adversaires dont on ne sait s'ils agissent pour des raisons politiques (la lettre envoyée au journal nationaliste et antisémite *La Libre Parole*) ou pour assouvir une vengeance personnelle. On ne sait pas non plus quel rôle ont pu alors jouer certains des conseillers municipaux qui n'ont pas voté pour lui lors de son élection comme premier magistrat de la commune. Mais l'unanimité du vote final en sa faveur représente une victoire, au moins provisoire, pour ce "radical". Souchet conforte son système de défense en produisant, le 16 juin 1900⁵⁰, devant le conseil, de nouveaux documents en sa faveur :

"(...) Monsieur Souchet, Maire, communique au conseil un extrait de son casier judiciaire n° 2, qui, sur sa demande lui a été adressé par monsieur le Sous-Préfet, porte la mention "néant". (Dont acte). Monsieur Grodet déclare au conseil qu'il s'est rendu au greffe du Tribunal de commerce à Paris, où les archives compulsées depuis 1870 ne relatent aucune charge contre monsieur Souchet. (Dont acte) (...)"

Le mois suivant⁵¹, Souchet, sans doute confronté aux demandes anarchiques présentées à tout moment par des membres non nommés du conseil, émet le vœu que, désormais, ces propositions soient déposées au moins deux jours avant la réunion du conseil "*au secrétariat du Maire*".

Après la parution au "*Journal officiel du 26 septembre 1900 du décret de déclaration d'utilité publique du prolongement du tramway de Bry-sur-Marne à Noisy-le-Grand*" et le début des travaux déjà entrepris sur la commune, le Maire fait des démarches auprès de la Compagnie des Chemins de fer Nogentais pour la construction d'un "*boulevard qui, prolongeant l'avenue plantée de Bry, donnerait un accès splendide à Noisy et mettrait cette ville en valeur*". Le conseil, après de nombreuses discussions, donne son accord à l'unanimité à l'initiative du Maire⁵². Cette grande affaire

Souchet Jeanne Eugénie, 8 ans, petite-fille ; Souchet Suzanne Marguerite, 3 ans, petite-fille ; Marie Geneviève, 22 ans, domestique.

⁴⁹ Fondé par Edouard Drumont, antisémite et anti dreyfusard (à partir de 1898), le quotidien connaît un grand succès auprès des lecteurs nationalistes et antiparlementaires, d'abord en dénonçant le scandale de Panama, puis au moment de l'affaire Dreyfus, en menant une campagne anti juive d'une grande violence. [Caricature de B. Moloch dans *Le Monde Moderne*, 1898].

⁵⁰ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 16 juin 1900.

⁵¹ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 21 juillet 1900.

⁵² A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 7 octobre 1900.

du désenclavement de la commune par des transports en commun fiables semble donc, à ce moment, ne pas créer de conflit au sein de l'assemblée communale. Un échange de lettres entre le Maire et les responsables du "Nogentais" précise le rôle et la part financière de la commune dans le projet, ce qui ne va pas sans quelques tensions au sein du conseil municipal : le 11 novembre 1900⁵³, le Maire est amené à "recadrer" les pouvoirs des différents conseillers :

" (...) Par parenthèse, je profite de l'occasion pour réfuter certaines critiques qui m'attribuent à moi personnellement le projet du nouveau boulevard ; Je maintiens que tout ce qui a été voté par le conseil municipal est le résultat d'une entière et libre discussion ayant pour but la prospérité du pays.

(...) Aujourd'hui que mon rôle de Maire consiste purement et simplement à diriger vos travaux, je viens vous tenir ce langage. Si vous me mettez en demeure de faire exécuter vos décisions comme dépenses, je vous répondrai que j'y suis tout disposé à la condition toutefois que vous m'en fournissiez les moyens, c'est-à-dire en votant des fonds ; et comme il n'y en a pas de disponibles, vous devez avoir recours à un emprunt. Cela est bien clair : à vous de voir ce qu'il vous reste à faire (...)".

Manifestement, les conseillers dans leur majorité ont voulu donner au projet de boulevard une dimension que le Maire refuse d'assumer au niveau des finances communales ordinaires.

À la fin du mois de décembre⁵⁴, le Maire est rendu responsable de l'application tardive de certaines décisions du conseil et s'en défend en arguant des délais nécessités par les obligations administratives auxquelles il est légalement soumis.

La situation du Maire se complique au début de l'année suivante à propos des acquisitions des terrains qui doivent être achetés pour la construction du tramway et du boulevard latéral. Si la plupart des propriétaires acceptent les conditions de rachat de leurs terres fixées par l'État, certains les refusent et Souchet fait adopter par le conseil la délibération suivante⁵⁵ :

"(...) Regrettant que, malgré les offres avantageuses faites par la Compagnie des Chemins de fer Nogentais pour amener à l'acquisition amiable des terrains nécessaires à l'établissement de la voie, quelques propriétaires, dans un but de lucre aient refusé d'y adhérer, invite la compagnie à poursuivre, dans le plus bref délai, les formalités nécessaires pour la réunion du jury d'expropriation. Cette proposition est adoptée à l'unanimité (...)".

Il est donc évident qu'à ce stade de l'opération le Maire peut s'appuyer sur la totalité de son conseil pour dépasser les obstacles présentés par quelques-uns des propriétaires à la réalisation du projet de tramway. Parmi ces derniers se trouve M. Carré, ancien conseiller municipal, qui pense obtenir gain de cause en raison de ses anciennes fonctions de notaire.

C'est autour de la mise en route du premier tronçon du tramway, arrivant jusqu'à la rue Brayer, que le Maire va connaître des oppositions de plus en plus importantes au sein de son conseil. Voulant profiter de la fête annuelle du 15 août, François Souchet décide, avec l'autorisation du Préfet, de procéder en même temps à l'inauguration de cette arrivée du tramway à Noisy-le-Grand.

À cette occasion, le projet présenté par la Maire d'inviter des personnalités politiques à *"la distribution des prix aux enfants des écoles communales"*, le 16 août (afin de donner à l'événement un retentissement particulier), se heurte à l'opposition du conseil municipal, comme en atteste la séance du 11 juillet⁵⁶ :

"(...) Monsieur Grodet demande que M. le Maire seul préside cette solennité et qu'aucun homme politique ne soit invité. M. Dupuis, Adjoint au Maire, déclare qu'il est de cet avis

⁵³ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 11 novembre 1900.

⁵⁴ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 23 décembre 1900.

⁵⁵ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 10 mars 1901.

⁵⁶ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 11 juillet 1901.

et qu'il n'y a pas lieu d'inviter ni député, ni conseiller général, ni conseiller d'arrondissement.

Après diverses observations, la proposition de MM. Grodet et Dupuis est mise aux voix par appel nominal. Pour la proposition, MM. Dupuis, Villemain, Burodeau, Grodet, Rouen et Grangez. Contre : MM. Dutemps, Varlet Louis, Blanchonnet. Abstentions : MM. Souchet, Maigret, Sergent Louis, Bourdois et Jeoffroy.

Le vote n'ayant pas réuni la majorité des voix, Monsieur Dupuis demande qu'il soit procédé à un second tour de scrutin, avec majorité relative. Le vote a donné le résultat suivant : pour la proposition, 7 voix ; contre, 3 voix ; bulletins blancs : 2 voix. En conséquence, la proposition de MM. Grodet et Dupuis est adoptée : la distribution des prix sera faite sous la présidence de monsieur Souchet, Maire (...)"

Incontestablement, le Maire subit là un échec politique et se retrouve, pour la première fois, minoritaire au sein de son conseil municipal.

Les conditions - et le succès populaire - de l'inauguration du premier tronçon du tramway redonnent à François Souchet une autorité et un prestige dont la presse relate l'importance⁵⁷. Et l'annonce, par la Compagnie des chemins de fer Nogentais du prolongement envisagé de la ligne "jusqu'à la grille du Parc de Villeflaix" ne fait que confirmer les souhaits de la population et ceux du Maire.

La bataille se renforce au sein du conseil municipal à partir de la fin de l'année 1901. Le 17 novembre, l'Adjoint, M. Dupuis, démissionne en arguant du "*différend entre lui et le Maire et plusieurs conseillers municipaux aux moyens à employer pour l'achèvement du tramway*". Il est immédiatement remplacé par M. Blanchonnet, qui ne recueille, au deuxième tour de scrutin, que 9 voix, 7 conseillers ayant voté pour M. Cirette, opposé à la politique du Maire. Immédiatement après ce vote, François Souchet fait une longue déclaration dans laquelle, tout en faisant part des "*relations cordiales*" qui l'ont uni à son ancien Adjoint, il explique que c'est le problème des "*expropriations*" nécessaires pour la poursuite des travaux qui continue à les opposer⁵⁸. Le conseil donne acte au Maire de ses démarches auprès de la Compagnie du Nogentais et l'affaire semble alors réglée :

"(...) Le conseil, à l'unanimité, renouvelle le vœu que la Compagnie des Chemins de fer Nogentais poursuive avec toute la diligence possible, en vertu du décret d'utilité publique, l'achèvement de la ligne du tramway. Sur la proposition de M. Jeoffroy, le conseil à l'unanimité prie monsieur le Maire de vouloir bien faire les démarches nécessaires auprès de la Compagnie des Chemins de fer Nogentais pour que l'entretien de la voie dans la traversée du pays soit fait régulièrement et d'urgence (...)"

La lutte finale pour le pouvoir, avant le triomphe des "radicaux" et de François-René Souchet sur les "nationalistes"

François Souchet s'éloigne de plus en plus des positions "consensuelles" qu'il a prises, depuis le début de son mandat et n'hésite pas à se manifester auprès des représentants les plus radicaux, sinon même socialistes, des organisations locales. Ainsi, l'hebdomadaire "indépendant républicain socialiste", la *Lutte Syndicale de Seine-et-Oise*⁵⁹ relate une réunion organisée à Noisy-le-Grand sous l'égide du parti radical socialiste, le 19 janvier 1902 :

"Noisy-le-Grand

Une conférence programme a eu lieu le dimanche 1 janvier dernier dans notre commune. Le camarade Hetzel présidait, assisté des citoyens Courty et Petitjean, de Neuilly-Plaisance. Une centaine d'habitants étaient présents, dont M. Souchet, Maire,

⁵⁷ Voir l'article de Michel Jouhanneau dans le présent numéro du *Bulletin de NLGH*.

⁵⁸ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 11 juillet 1901.

⁵⁹ *La Lutte Syndicale de Seine-et-Oise*, samedi 25 janvier 1902 (5 pluviôse an 110), p. 3.

Lapersonne, etc. [M. Souchet] se montre heureux du calme dans lequel la réunion s'est déroulée. (...) À l'issue de cette réunion, M. le Maire félicite le conférencier".

Au sein du conseil, des oppositions d'ordre personnel sont de plus en plus nombreuses, à l'instar du différend qui éclate en juin 1902⁶⁰ entre l'ancien Adjoint, M. Dupuis et M. Rouen à propos d'un perron et d'un escalier qui auraient été construits devant la porte du premier.

L'engagement politique républicain (opposé au nationalisme développé notamment à l'occasion de l'affaire Dreyfus) de François Souchet s'affirme encore plus nettement à la fin de l'année comme en témoigne le même hebdomadaire dans son édition du 22 novembre 1902⁶¹, à l'occasion d'un banquet organisé à Neuilly-sur-Marne :

"Neuilly-sur-Marne

Le Comité radical socialiste nouvellement formé à Neuilly-sur-Marne inaugurerait ses séances par un banquet, le 12 novembre dernier.

Le citoyen Maassen, président du Comité, présidait la fête, ayant à ses côtés les citoyens Aimond, Souchet, Maire de Noisy-le-Grand, Rémond, Maire de Gagny, de Saint-Genais, Claverie, Giard, etc.

Le plus cordial entrain n'a cessé de régner durant tout le banquet qui comprenait plus de 160 couverts.

(...) Le discours de M. Souchet est à retenir, parce qu'il constitue un événement local assez piquant. M. Souchet rompt brusquement et définitivement avec les nationalistes et avec leur élu, M. Ballu⁶². Cette déclaration a été très applaudie. Un banquet est annoncé à bref délai pour faire pendant à celui de Neuilly dans la commune de Noisy-le-Grand (...)"

Les positions politiques s'affirment donc plus nettement : François Souchet prend à Noisy-le-Grand la tête des partisans d'une république radicale, puis radicale-socialiste, contre ceux d'une ligne conservatrice fixée autour des thèses plus nationalistes, sinon même d'extrême droite.

Le 12 décembre 1902, le conflit ouvert éclate à l'occasion, toujours, de l'action entreprise par le Maire pour la poursuite des travaux du tramway⁶³ :

"(...) Monsieur Jeoffroy demande la parole et expose ce qui suit :

Pourquoi monsieur le Maire, sachant que dans l'ancien conseil il y avait une commission du tramway, n'a-t-il pas demandé la nomination à nouveau de cette commission : de cette façon, sa responsabilité eut toujours été couverte et nous aurions toujours été au courant de tout ce qui se passait ; les secrets eussent été moins lourds à porter ? (...) Voyez donc, messieurs, comme toutes ces affaires ont toujours marché avec cachotterie (...) De tout ceci, je résume, messieurs, que monsieur le Maire, qui a eu tous les honneurs, remerciements, satisfactions anticipés, connaissant seul toutes ces affaires, n'aurait pas dû demander à son conseil les frais d'inauguration d'un travail inachevé et faire faire aux habitants une dépense qui aurait pu être ajournée à l'achèvement complet (...)"

Après les explications du Maire justifiant sa position par la nécessité d'œuvrer au plus vite pour l'achèvement des travaux, M. Dutemps lance une attaque frontale contre le Maire, mettant en cause aussi la responsabilité de ce dernier dans les retards apportés à l'achèvement de la ligne du tramway :

"(...) Monsieur Dutemps déclare que le conseil n'a rien à voir avec M. Carré [à propos de l'opposition de ce dernier à l'expropriation de son terrain sur le tracé de la ligne], mais qu'il s'adresse au Maire et doute qu'il ait fait le nécessaire pour activer la solution ; il propose un vote de blâme au Maire, délégué du conseil municipal. Cette proposition est

⁶⁰ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 1er et 14 juin 1902.

⁶¹ *Lutte Syndicale de Seine-et-Oise*, samedi 22 novembre 1902 (23 brumaire an 111), p. 3.

⁶² Il s'agit du député de la circonscription, Roger Ballu, avec lequel Souchet avait conduit la lutte pour le prolongement de la ligne de tramway de Bry-sur-Marne à Noisy-le-Grand.

⁶³ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 12 octobre 1902.

ainsi conçue : "considérant que l'inauguration partielle du tramway a eu lieu le 11 août 1901 et que l'achèvement devait avoir lieu quelques mois plus tard, que nous sommes aujourd'hui le 12 octobre 1902 et que nous n'entrevoions pas la date où il sera terminé, propose un vote de blâme à monsieur le Maire pour sa négligence à obtenir de la Compagnie [des Chemins de fer Nogentais] la terminaison de sa ligne.

Cette proposition mise aux voix a donné le résultat suivant :

Ont voté pour : MM. Villemain, Maigret, Burodeau, Dutemps, Varlet, Jeoffroy.

Ont voté contre : MM. Sergent, Grodet, Rouen, Grangez.

Se sont abstenus : MM. Blanchonnet, Adjoint, Dupuis et Bourdois (...)"

La belle unanimité du conseil est désormais bien déchirée et le Maire se trouve presque mis en minorité par ce vote de défiance d'autant plus évident que même son Adjoint (Blanchonnet) et son ancien Adjoint (Dupuis) n'ont pas voulu le soutenir et se sont réfugiés dans l'abstention.

Le 30 novembre de la même année⁶⁴, le Maire est à nouveau désavoué pour avoir fait imprimer et afficher un compte rendu de la séance précédente :

"(...) M. Dutemps demande la parole et fait la proposition suivante :

En décidant que la rédaction du procès-verbal serait soumise à l'examen du conseil avant d'être livré à l'impression, nous avons pour but, je crois, d'éviter toute surprise et de conserver à cette séance son véritable aspect. Malheureusement, nous n'avons réussi qu'à demi, car je ne me souviens pas qu'il ait été question de mettre en relief une partie quelconque du texte qui nous a été lu. J'estime donc que le compte rendu officiel de la dernière séance, tel que nous l'avons vu imprimé, a été complètement dénaturé, et qu'en cherchant à attirer l'attention sur certains points qu'il suppose lui être favorables, M. le Maire lui a donné en quelque sorte le caractère d'une affiche personnelle. Il en est tellement ainsi que cette affiche a été répandue avec un luxe exceptionnel sur tous les murs de la commune, alors qu'habituellement les séances du conseil ne sont reproduites qu'aux endroits réservés à la publicité municipale.

Dans ces conditions, il est évident que notre bonne foi a été surprise et, sans vouloir porter la moindre appréciation sur la délicatesse du procédé employé par M. le Maire, je propose de laisser purement et simplement à sa charge les frais occasionnés par cette impression.

Monsieur le Maire met aux voix cette proposition.

Ont voté pour : MM. Blanchonnet Adjoint, Villemain, Leroy, Dupuis, Maigret, Burodeau, Dutemps, Varlet, Bourdois et Jeoffroy.

Ont voté contre : MM. Cirette, Sergent Jules, Grodet, Rouen et Grangez (...)"

Le Maire se retrouve donc en minorité absolue, ses Adjoints, l'ancien comme le nouveau, ayant rejoint le camp des protestataires.

La séance se poursuit, Souchet précisant d'une part que les parties des affiches imprimées en gras "étaient les lettres administratives" et que d'autre part il avait payé lui-même une partie de ces affiches. Mais l'opposition ne désarme pas et, par la voix de monsieur Dupuis, son ancien Adjoint, réclame la démission du Maire :

"(...) Monsieur le Maire, nous avons lieu d'être surpris de vous voir encore présider cette séance après l'affichage dans la commune des sentiments de la majorité du conseil à votre égard. Je viens donc, au nom de ceux de mes collègues qui ont signé cette affiche, vous demander officiellement soit de vous démettre de vos fonctions, soit de donner notre démission collective et d'en appeler au jugement des électeurs. Il résulte de vos déclarations que vous vous souciez fort peu de l'opinion des habitants et que vous prétendez leur imposer votre personnalité. Cette attitude ne nous étonne pas ; elle aura

⁶⁴ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 30 novembre 1902.

l'avantage de démontrer aux électeurs que l'intérêt local n'est chez vous qu'un prétexte pour servir d'autres intérêts que ceux de la commune".

Monsieur le Maire déclare que lors des deux dernières élections municipales il a obtenu une forte majorité ; que, de plus, le conseil municipal lui a voté à maintes reprises des félicitations ; que, se basant sur ces faits, il déclare qu'il ne démissionnera pas, laissant libre de se retirer à qui bon semblera.

Monsieur Dupuis continue : "Nous nous résignons donc à vous subir jusqu'au bout, mais nous déclarons que nous nous refusons à vous reconnaître l'autorité morale nécessaire pour présider nos séances".

Monsieur Dutemps déclare que c'est la première fois qu'on aura l'exemple d'un Maire prétendant administrer sa commune en s'appuyant sur la minorité. Monsieur le Maire répond : "Vous le verrez".

L'incident est clos et l'on passe à l'ordre du jour (...)".

Le même jour⁶⁵, en guise de représailles, la majorité du conseil vote la suppression de l'indemnité annuelle de 240 francs à l'Adjoint du secrétaire de mairie que le Maire avait nommé. L'initiative de ce vote sanction revient à M. Jeoffroy qui s'exprime en ces termes :

"(...) Monsieur le Maire nous avait demandé un secrétaire Adjoint qui nous coûte 240 francs par an dont nous devons supprimer le traitement, attendu que nous avons Monsieur l'Adjoint qui ne demande qu'à seconder monsieur le Maire dans les affaires de la commune ; de cette façon, M. le secrétaire aurait plus de temps à consacrer à son travail de bureau. Je demande donc à M. le Maire de mettre ma proposition aux voix.

M. Grodet demande la parole sur la proposition de M. Jeoffroy et demande au Maire s'il est possible de retirer le traitement de l'aide de la mairie du jour au lendemain. Après discussion, il est décidé par la majorité du conseil que le traitement sera supprimé à partir du 1er décembre courant.

La proposition de M. Jeoffroy est mise aux voix.

Ont voté pour : Messieurs Blanchonnet Adjoint, Villemain, Leroy, Dupuis, Maigret, Burodeau, Dutemps, Varlet, Jeoffroy.

Ont voté contre : Messieurs Cirette, Sergent, Grodet, Rouen et M. Souchet, Maire.

S'est abstenu : M. Grangez.

M. Bourdois était absent au moment du vote.

MM. Sergent, Grodet, Rouen déclarent qu'ils votent contre cette proposition à cause du renvoi immédiat. M. Varlet déclare qu'il aurait préféré le renvoi en janvier (...)".

L'isolement politique de François Souchet semble bien assuré désormais, toutes les occasions étant saisies par l'opposition pour le mettre en minorité : le total des voix qui l'approuvent se trouve réduit, avec lui, à quatre conseillers.

L'année 1903 ne conforte pas le Maire dans ses positions. Au cours de la première séance, la majorité des conseillers a décidé de ne plus siéger et le quorum n'étant pas atteint, le Maire lève immédiatement la réunion.

La semaine suivante⁶⁶, la "majorité" proteste contre le compte rendu de la séance du 30 novembre 1902 publié par le Maire :

"Au moment de donner lecture du procès-verbal, M. Jeoffroy déclare qu'il a des observations à faire à ce sujet, que le procès-verbal contient des lettres qui n'ont pas été lues par le Maire.

M. Sergent, secrétaire, demande la parole et déclare qu'il est le seul responsable du procès-verbal, qu'il le maintient dans tout son ensemble comme relatant impartialement

⁶⁵ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 30 novembre 1902.

⁶⁶ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 15 mars 1903.

les débats de la séance du 30 novembre, qu'il en donnera lecture tel quel, et qu'on est libre de l'accepter ou non. Il ajoute que dans de telles conditions, il ne peut accepter les fonctions de secrétaire et regrette qu'aucun de ses collègues protestataires n'ait pris cette place à la dernière séance ;

Après une vive discussion, MM. Blanchonnet Adjoint, Leroy Alfred, Maigret Louis, Burodeau Eugène, Dutemps, Varlet Louis, Bourdois et Jeoffroy, formant la majorité du conseil, refusent d'entendre la lecture du procès-verbal de la séance du 30 novembre dernier. Le Maire lève la séance au milieu du bruit".

Deux semaines après⁶⁷, la même majorité refuse les propositions présentées par Souchet pour l'organisation des fêtes annuelles du 15 août :

"(...) Messieurs,

(...) il y a lieu, à mon avis, de donner satisfaction au commerce local en attirant dans le pays le plus de monde possible à l'occasion de la fête communale ; il est nécessaire, pour cela de trouver une attraction pouvant remplir ce but. Je vous propose donc, Messieurs, d'organiser pour la fête prochaine un concours-festival de manœuvres de pompes à incendie, ce genre d'attraction n'ayant plus eu lieu depuis longtemps à Noisy pouvant donner entière satisfaction ;

(...) Monsieur Dutemps déclare que ses amis et lui sont partisans de donner tout le développement au commerce local et que, dans ce but, il avait pris la décision lui-même l'année dernière de proposer un concours de musique ; mais il estime qu'avant de convier les gens à une fête, on doit d'abord mettre de l'ordre dans son ménage. Or, étant donné la division qui règne actuellement dans le conseil, il ne serait pas possible aux membres de la majorité d'associer M. le Maire à cette fête et, pour ces motifs, il demande que le concours soit remis à l'année prochaine, époque à laquelle les électeurs se seront choisis un conseil municipal uni.

Monsieur le Maire déclare qu'il est déplorable de constater que, par suite des dissentiments qui existent entre la majorité du conseil et le Maire, une question qui est d'intérêt général ne soit pas adoptée.

Monsieur Dutemps ajoute que le pays ne sera pas dupe de ce procédé qui n'a pour but que de faire mûrir la poire en essayant de placer la majorité dans le cas de mettre en relief les membres du Comité Républicain Radical ou de s'aliéner la sympathie des commerçants.

La proposition de M. le Maire est mise aux voix.

Ont voté pour : MM. Souchet Maire, Cirette, Villemain, Sergent Jules, Grodet, Rouen, Grangez.

Ont voté contre : MM. Blanchonnet Adjoint, Leroy, Maigret, Burodeau, Dutemps, Varlet, Bourdois, Jeoffroy (...)"

La rupture est donc totale, même si quelques membres du conseil peuvent changer d'opinion, comme l'ancien maire, M. Villemain, qui, à cette occasion, rejoint le camp du Maire. À travers ce problème apparemment secondaire du choix d'une attraction pour la prochaine fête communale du mois d'août, c'est bien d'un combat politique qu'il s'agit : le Maire est accusé de vouloir faire de ce choix une promotion de ses idées politiques et de valoriser aux yeux de la population - et contre l'avis de la majorité "conservatrice" du conseil - l'idéal radical-socialiste qu'il représente désormais publiquement à Noisy-le-Grand. Et la majorité fonde tous ses espoirs sur les élections qui doivent avoir se tenir en mai 1904.

Le même jour, la majorité refuse la proposition du Maire d'accorder une gratification aux agents municipaux qui ont participé à la fête de Noël décidée par le Maire contre l'avis du conseil :

⁶⁷ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 29 mars 1903.

" (...) Considérant que les employés communaux ne se sont pas conformés à la décision du conseil du 30 novembre, leur intérêt étant de participer à la fête de Noël, la commission par 4 voix contre trois décide qu'il n'y a pas lieu de leur accorder de gratification. Monsieur Villemain déclare qu'il aurait voté une rédaction sur les gratifications accordées précédemment et n'aurait alloué que 20 francs (au lieu de 50) au secrétaire, 5 francs (au lieu de 25) au garde champêtre, 5 francs (au lieu de 25) à l'appariteur (...)".

La majorité du conseil s'indigne, encore le même jour, par la voix de M. Jeoffroy, des "calomnies" du délégué cantonal⁶⁸ lors d'une récente réunion au Raincy :

"(...) Monsieur Jeoffroy donne lecture de l'ordre du jour suivant et prie Monsieur le Maire de la mettre aux voix :

Considérant qu'à la date du 15 février dernier, et lors de la réunion au Raincy de la délégation cantonale, le conseil municipal de Noisy-le-Grand a été traitreusement et injustement attaqué par un délégué cantonal faisant de la politique ;

Considérant que ce délégué s'est notamment exprimé ainsi : "À Noisy-le-Grand, la fermeté du Maire seule déjoue les projets d'une majorité emballée qui manifeste à chaque instant son aversion contre la République et les Républicains, il n'y a rien à attendre d'un conseil semblable ;

Considérant que cette calomnie indigne a été imprimée et répandue par le journal "L'Écho du Raincy",

Regrette de voir la délégation du canton du Raincy délaisser les affaires scolaires pour lesquelles elle a été uniquement nommée ;

Blâme cette délégation de se laisser aller à faire de la politique ;

Proteste énergiquement contre les assertions ridicules dont on a cherché à atteindre, en visant l'assemblée municipale de Noisy-le-Grand, la majorité des électeurs qu'elle représente ;

Et affirme son dévouement à la République au monopole duquel quelques grotesques sectaires prétendent vainement".

Monsieur Grodet demande la parole et déclare qu'il votera contre la proposition de M. Jeoffroy, parce qu'elle est personnelle, visant un membre de la délégation cantonale..

La proposition de Monsieur Jeoffroy est mise aux voix.

Ont voté pour : MM. Blanchonnet adjoint, Villemain, Leroy, Maigret, Burodeau, Dutemps, Varlet, Bourdois, Jeoffroy.

Ont voté contre : MM. Souchet Maire, Cirette, Grodet, Rouen et Grangez.

M. Sergent Jules déclare ne pas prendre part à un vote visant une question politique.

Monsieur Souchet Maire déclare qu'il a voté contre cet ordre du jour pour la raison alléguée par Monsieur Sergent.

La séance est levée à midi".

Pendant toute cette période, François Souchet reçoit l'appui des autorités administratives comme le manifeste la lettre du Préfet de Seine-et-Oise lue en séance le 24 mai 1903⁶⁹ :

"(...) Messieurs,

Une plainte contre le Maire a été adressée à M. le Préfet de Seine-et-Oise ; cette plainte m'a été communiquée et je vais vous faire connaître les avis de M. le Préfet et de M. le Sous-Préfet en ce qui les concerne, en vous donnant lecture de la lettre que j'ai reçue de M. le Sous-Préfet :

"République française

Pontoise, le 10 avril 1903 ;

⁶⁸ Il s'agit des "délégués cantonaux" chargés notamment de l'inspection des établissements scolaires.

⁶⁹ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 29 mai 1903.

Mon cher Maire,

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint une plainte que vos adversaires ont adressée à M. le Préfet.

En vous la transmettant, je ne veux pas que vous puissiez penser que M. le Préfet, ou moi, ajoutons autrement d'importance à des réclamations émanant d'adversaires politiques qui ne vous ont pas encore pardonné d'avoir soutenu le parti républicain contre le parti nationaliste. Je vous demande moins d'y répondre point par point que de me renseigner d'une façon générale sur la situation du parti républicain dans la commune.

La fureur avec laquelle vous attaquent les adversaires de ce même parti républicain me paraît établir que vous gagnez du terrain à Noisy-le-Grand. C'est surtout ce qu'il m'intéresse de savoir, car vous pouvez être assuré que nous continuerons, comme par le passé, à vous considérer comme un administrateur intègre et éclairé, comme un républicain qui a droit à toute la confiance et au concours le plus absolu de l'administration.

Voulez-vous me permettre, mon cher Maire, en vous adressant l'expression de ma plus vive et ma plus entière sympathie, d'y joindre l'assurance de ma considération distinguée.

Le Sous-Préfet

Signé : A. Marty". (...)"

Il est évident que ce message participe de la lutte qui oppose, sur le plan national, les "républicains" majoritaires au gouvernement aux "nationalistes" qui, dans la nébuleuse des antidreyfusards tentent de repousser la révision du procès, comme ils s'opposent de toutes leurs forces aux applications de la loi de séparation de l'Église et de l'État.

La même opposition se retrouve, le même jour, au sein du conseil municipal de Noisy-le-Grand à l'occasion du projet de lettre de félicitations du Maire adressée au Président de la République, Émile Loubet :

(...) Messieurs,

Je fais la proposition de voter une adresse de félicitations à M. Loubet, Président de la République, en raison de son récent voyage en Algérie, le faisant accompagner des lignes suivantes :

"En présence du témoignage d'estime et de sympathie que vient de recevoir le premier magistrat de la République Française, le Président M. Loubet, dans son voyage à travers l'Algérie, et la Tunisie, et après l'éclatante manifestation qui a eu lieu réunissant, dans les eaux de la colonie, les flottes russes, italiennes, anglaises, espagnoles, portugaises, ainsi que la visite à Marseille de l'escadre américaine venant saluer le Président de la République, les visites en France du Tsar et du roi d'Angleterre nous prouvent que l'on rend justice en Europe à la politique française ; et tout en reconnaissant que l'alliance russe est pour nous le pivot de toute action extérieure, nous sommes heureux de pouvoir constater que la France a repris son rang parmi les nations civilisées, ce qui la rend à nouveau glorieuse, forte et respectée.

En ce qui concerne notre politique intérieure, nous ne pouvons que nous réjouir des paroles prononcées par le Président de la République dans un de ses récents discours où il fait appel à tous les Républicains pour la défense et le respect de la République avec les principes sur lesquels elle repose.

Messieurs,

Cette adresse a des visées plus hautes que la politique : c'est la constatation du relèvement de la France par la démonstration des marques de sympathie que les puissances étrangères ont témoignées au Président de la République française lors de son voyage en Algérie et en Tunisie ; c'est la première fois, depuis 1870, qu'un fait de cette importance a existé et tout Français, à mon avis, doit s'en réjouir. C'est pourquoi j'ai l'espoir que vous ferez bon accueil au vote de la proposition qui vous est faite."

Ont voté pour la proposition de M. le Maire : MM. Souchet Maire, Cirette, Sergent, Grodet, Rouen, Grangez.

Sur la proposition de M. Dutemps :

"Le conseil déclare se rallier à la proposition de M. le Maire en ce qui concerne les hommages à adresser au Président de la République à l'occasion de son voyage en Algérie et des manifestations dont il a fait l'objet de la part des puissances étrangères, mais se refuse à suivre M. le Maire dans les considérations politiques qu'il a données à sa proposition".

Ont voté pour cette proposition : MM. Blanchonnet Adjoint, Leroy, Dupuis, Maigret, Burodeau, Dutemps, Bourdois, Jeoffroy. (...)"

Encore une fois, François Souchet se trouve donc mis en minorité (8 voix contre 6) sur une proposition dont les aspects politiques sont manifestes.

La majorité décide de pratiquer la politique de la "chaise vide" en s'abstenant de répondre aux convocations du Maire à l'occasion des réunions réglementaires du conseil municipal. Elle empêche ainsi le Maire de faire voter les propositions qu'il présente, le quorum n'étant pas atteint. Il en est ainsi le 14 juin 1903 et le 28 novembre de la même année⁷⁰ :

"(...) Séance du 28 septembre 1903

L'an mille neuf cent trois, vingt-huit septembre à huit heures et demie du soir, le conseil municipal de la commune de Noisy-le-Grand dument convoqué s'est réuni à la mairie, lieu ordinaire de ses réunions, sous la présidence de Monsieur Souchet Maire.

Étaient présents : Messieurs Souchet Maire, Cirette, Grodet, Rouen, Grangez Alfred.

Absent excusé : M. Sergent Jules.

Absents : MM. Blanchonnet Adjoint, Leroy, Dupuis, Maigret, Burodeau, Dutemps, Bourdois, Varlet, Jeoffroy.

Monsieur Rouen est désigné comme secrétaire.

Monsieur le Maire expose aux membres présents que Monsieur Blanchonnet Adjoint est venu au secrétariat de la mairie ce jourd'hui, déclarant à Monsieur Benoit qu'il avait été décidé, d'accord avec ses collègues de la majorité, que pour cause d'absence de quelques-uns d'entre eux ils n'assisteraient pas à la séance de ce soir.

Monsieur le Maire donne lecture de l'article 50 de la loi municipale du 5 avril 1884 ainsi conçue : "Le conseil municipal ne peut délibérer valablement que lorsque la majorité de ses membres en exercice assiste à la séance. Quand, après deux convocations successives à trois jours au moins d'intervalle et dument constatés, le conseil municipal ne s'est pas réuni en nombre suffisant, la délibération prise après trois convocations est valable, quel que soit le nombre des conseillers présents."

M. le Maire lève la séance et déclare qu'il convoquera à nouveau le conseil conformément à la loi. Et ont signé les membres présents (...)"

Le 4 octobre 1903, un nouvel incident oppose la majorité et les partisans du Maire à propos de la subvention habituellement votée à l'Harmonie municipale⁷¹ :

"(...) M. Rouen demande la parole au sujet de la proposition faite par M. Jeoffroy tendant à la suppression de la subvention à l'Harmonie, donnant comme raison que M. Lapersonne, son directeur, avait été inconvenant envers les membres de la majorité du conseil. Il demande à M. Jeoffroy quelles sont les inconvenances commises, à quel moment ? Est-ce dans l'exercice de son emploi de directeur ou en dehors ?

M. Jeoffroy déclare qu'il n'a rien à répondre et que son collègue n'est pas juge d'instruction ; qu'au surplus si M. Rouen avait des observations à faire, il devait les

⁷⁰ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 28 septembre 1903.

⁷¹ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 4 octobre 1903.

présenter le jour où sa proposition a été discutée, mais qu'aujourd'hui le vote est acquis et qu'il n'y a pas à y revenir.

M. le Maire déclare également qu'il n'y a pas à discuter sur un vote acquis.

M. Rouen ajoute cependant qu'il est heureux de faire connaître au conseil que M. Villemain avait prévu cette discussion et qu'il a laissé une somme de 100 francs à l'Harmonie.

L'incident est clos et la séance est levée à quatre heures vingt. Et ont signé les membres présents (...)".

Au cours de la dernière séance de l'année 1903, François Souchet est à nouveau mis en minorité à propos de la fête de Noël :

"(...) M. le Maire renouvelle au conseil les propositions qu'il a faites antérieurement, concernant l'organisation d'une fête à l'occasion de Noël, et ce dans les mêmes conditions que les années 1901 et 1902, c'est-à-dire : le matin, distribution de secours de toute nature aux pauvres de la commune et, l'après-midi, distribution de jouets à tous les enfants de la commune, sans distinction, et sauterie enfantine. Les frais de cette fête seraient, comme à l'habitude, couverts par une souscription publique.

M. Jeoffroy déclare être contre la fête et demande que les fonds disponibles soient répartis dans la plus large mesure entre tous les malheureux (Adopté).

M. Dutemps demande qu'aucun employé ne soit occupé à recueillir des fonds à domicile pour une fête privée et qu'ils ne soient pas occupés au cours de ladite fête.

Cette proposition est mise aux voix.

Ont voté pour : MM. Blanchonnet Adjoint, Leroy, Dupuis, Maigret Louis, Burodeau, Dutemps, Varlet Louis, Bourdois, Jeoffroy.

Ont voté pour la fête de l'Arbre de Noël : MM. Souchet Maire, Cirette, Sergent Jules, Rouen, Grangez Alfred.

La distribution extraordinaire de secours aux pauvres aura lieu comme l'année dernière (Adopté) (...)".

Baroud d'honneur ou préparation des élections municipales prochaines ? Lors de la dernière séance ordinaire de la mandature, le 21 février 1904⁷², la majorité quitte la séance à la suite des propos du Maire concernant le prolongement du tramway dans la commune⁷³ :

"(...) Monsieur Dutemps demande à Monsieur le Maire dans quelles conditions le boulevard⁷⁴ sera terminé et quelle sera la conduite de la commune dans les formalités à remplir à ce sujet.

Monsieur le Maire répond qu'il faut tout d'abord obtenir un décret d'utilité publique et qu'ensuite l'on procédera dans les mêmes conditions que pour le tramway. Il ajoute que, pour le moment, il ne s'agit pas de chercher les formalités à faire pour le percement du boulevard, mais de répondre à la compagnie Nogentaise qui attend, pour terminer sa ligne, une délibération du conseil lui assurant le paiement de sa quote part.

Monsieur Dutemps propose de confirmer purement et simplement sa délibération du sept octobre 1900.

Monsieur le Maire demande la priorité pour la proposition indiquée ci-dessus qu'il a soumise au conseil, y compris le télégramme de Monsieur le Préfet demandant le vote de 12 centimes [additionnels]. Il met sa proposition aux voix. Le vote a donné le résultat suivant :

Ont voté pour : MM. Souchet Maire, Cirette, Grodet, Rouen, Grangez Alfred.

⁷² A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 21 février 1904.

⁷³ Voir l'article de Michel Jouhanneau dans le présent *Bulletin de NLGH*.

⁷⁴ Il s'agit du boulevard prévu le long de la ligne de tramway et à propos duquel certains riverains, soutenus en partie par la majorité, s'opposent aux expulsions projetées.

Se sont abstenus : MM. Blanchonnet Adjoint, Leroy Alfred, Dupuis, Maigret Louis, Burodeau Eugène, Dutemps, Varlet Louis, Jeoffroy (...)".

Et, à la suite de ce vote ambigu, le Maire déclare :

"(...) Pour me résumer, je tire la conclusion suivante : Il existe dans la commune deux camps bien distincts : celui qui désire et fait tout son possible pour donner satisfaction à la population dans la solution du tramway qu'elle attend depuis si longtemps et qui doit assurer son développement dans l'avenir ; et celui qui, de son côté, emploie tous les moyens, même impossibles, pour amener encore du retard dans l'arrivée du tramway à son point terminus.

Ce que j'avance est d'ailleurs l'avis de M. le Préfet de Seine-et-Oise, dont je vous répète les paroles qu'il a prononcées devant la délégation qui lui a été présentée. Il disait : "Ce n'est pas nous qui faisons de la politique ; nous demandons simplement que l'on termine des travaux utiles pour la prospérité de la commune, que la population anxieuse attend depuis si longtemps. Ce sont plutôt ceux qui font tous leurs efforts pour en retarder l'exécution afin de s'en servir plus tard comme tremplin électoral."

Plusieurs membres du conseil quittent leurs sièges et sortent de la salle des délibérations. M. le Maire déclare aux membres présents que la séance continue (...)".

Les deux camps fondent évidemment tous leurs espoirs sur les élections qui ont lieu le 1er mai 1904.

Dès le premier tour, c'est la liste radical-socialiste qui emporte tous les sièges et donnent donc à François Souchet quitus de son administration précédente et pleins pouvoirs pour la suite du mandat. Ses fidèles soutiens de l'ancien conseil, Cirette, Rouen, Grodet, Sergent et Grangez se retrouvent à ses côtés, ainsi que dix "nouveaux" conseillers de la même sensibilité politique⁷⁵. Et aucun membre de l'ancienne majorité "nationaliste" n'est élu.

Mai 1904 - Mai 1912, François-René Souchet, à nouveau Maire

L'histoire politique municipale de la commune ne présente plus, jusqu'à la première guerre mondiale, d'opposition conflictuelle majeure. Lors de la dernière séance du conseil⁷⁶, François Souchet annonce sa décision de ne pas se représenter aux prochaines élections du mois de mai 1912 :

"(...) Plus rien n'étant à l'ordre du jour, M. le Maire prend la parole et adresse à ses collègues l'allocution suivante :

"Avant de nous séparer, à l'occasion de cette dernière séance du conseil municipal, permettez-moi de remercier très sincèrement les collègues qui ont siégé avec moi de 1904 à 1912 d'avoir grandement facilité ma tâche.

Je le dis hautement : chacun a pu constater que les discussions des intérêts communaux se sont toujours produites en toute liberté. Aucun de vos votes n'a été un vote de pression, comme certains adversaires disent ironiquement. Si jamais j'avais fait à des élus comme vous une semblable injure, vous n'auriez pas été long à m'en demander raison et vous auriez bien fait. L'union a toujours régné parmi nous, pour le plus grand profit d'une bonne administration.

Je ne puis passer sous silence la mort qui a frappé notre regretté et sympathique collègue Camille Pascal⁷⁷. À l'approche des nouvelles élections municipales, que de souvenirs se rattachent à ce nom. Pascal était écouté, aimé et poursuivait le but qui a toujours été le nôtre : amener l'apaisement dans la commune et faire disparaître la haine, cette mauvaise conseillère qui ne sert qu'à désunir parents et amis et à empêcher la marche du progrès dans le pays.

⁷⁵ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 15 mai 1904. Sont élus, dans l'ordre du tableau, MM. Souchet François, Pascal Camille, Cirette Paul-Louis-Émile, Laigneau Georges-Léon, Salaché Eugène, Grodet Émile, Rouen Charles, Lapersonne Adrien, Maigret Hippolyte, Grangez Alfred, Sergent Jules, Lefèvre Léon, Quitte Prudent, Melling Victor, Garnier Claude et Marie Alphonse.

⁷⁶ A.M., 46 W 60, *Ibid.*, 14 avril 1912.

⁷⁷ Né en 1858, fondateur de la Deuxième compagnie d'arc de Noisy-le-Grand, il meurt subitement d'une embolie en 1910.

J'ai aussi un autre regret à exprimer : c'est de ne pas voir parmi nous à cette table du conseil qui lui était si familière notre ami Salaché. La maladie implacable le retient chez lui, mais son esprit est avec nous, et c'est en votre nom que je forme les vœux les plus ardents pour son prompt rétablissement.

Les noms de Pascal et de Salaché sont liés : ils signifient loyauté et dévouement.

À cause de mon grand âge, j'ai pris, avec regret, la résolution de ne plus me présenter aux élections municipales. Mais soyez certains que je reste de cœur avec vous et qu'il me sera toujours très agréable de pouvoir être utile à la commune et à la République. Mes adversaires peuvent crier : les faits parlent pour moi et se chargent de justifier mon long passage aux affaires communales.

Vive Noisy-le-Grand !

À la suite de cette allocution, M. Lefèvre, premier conseiller présent dans l'ordre du tableau, a pris la parole et en quelques mots a remercié M. Souchet. Il l'a assuré de la sympathie de ses collègues ainsi que de la collaboration étroite qui n'a jamais cessé de régner entre la municipalité et le conseil municipal.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à onze heures 45. Et ont signé les membres présents".

À Noisy-le-Grand comme dans bien d'autres localités de banlieue, l'éveil à la démocratie locale, à partir de la grande loi municipale du 5 avril 1884, ne s'est pas faite sans difficultés ni affrontements, parfois violents. Mais peut-il y avoir une véritable vie démocratique sans la présence, souvent conflictuelle, d'opinions exprimées par l'intermédiaire de représentants élus de la population locale ? Ceci reste un problème qui, en dehors de toute position partisane, renvoie nécessairement à une analyse générale dans laquelle les politologues peuvent aussi trouver matière à réflexion à l'aide des recherches des historiens d'histoire locale.

Annexe extraite de la documentation préparée par l'Office de Tourisme de Noisy-le-Grand

Biographie succincte de François-René Souchet

"Il est né le 2 mars 1834 à Paris où il se marie le 3 janvier 1856 avec Eugénie Françoise Feaudierre. Tenant un magasin d'antiquités à Paris, il s'installe définitivement avec sa famille rue du Buisson à Noisy-le-Grand (actuelle rue Carnot) en 1895. Élu conseiller municipal dès le 11 septembre 1892 à l'occasion d'élections partielles, il devient Adjoint au Maire Philibert Villemain le 17 mai 1896, puis Maire le 20 mai 1900, poste qu'il occupe jusqu'à la veille des élections municipales de 1912. Radical-socialiste, c'est sous son mandat d'Adjoint puis de Maire que sera mise en route et achevée à partir de 1901 la première ligne de tramway qui permet pour la première fois de relier Noisy-le-Grand à la capitale par un transport en commun direct. Il impulse le développement de l'école publique en créant le premier groupe scolaire qu'il inaugure en mars 1908 ". C'est peu de temps après sa retraite de la vie politique locale que François-René Souchet meurt à Paris. À la suite d'une délibération du conseil municipal en date du 27 février 1926, la partie est du boulevard du Maréchal Foch prend le nom de boulevard Souchet".

Claude Coquard

LE TRAMWAY A NOISY-LE-GRAND

2^{ÈME} PARTIE : LES CHEMINS DE FER NOGENTAIS (C.F.N.)

1901-1920

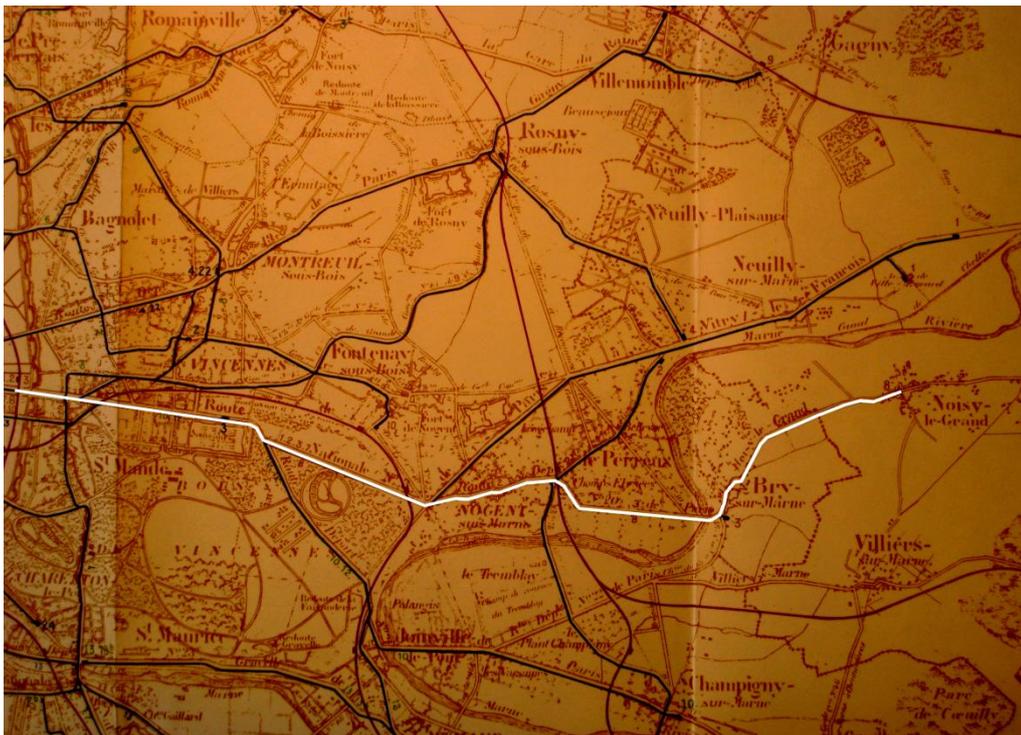
NB : Cet article fait suite à « **Le tramway à Noisy-le-Grand - 1^{ère} partie : l'Installation - 1890-1904** » paru dans le bulletin de NLGH n° 6 de mai 2015.

Rappelons que la ligne est inaugurée le 11 août 1901 jusqu'à un terminus provisoire, près de la rue du Brayer. Puis elle est prolongée et terminée jusqu'à la place de la Fête, face au Château Périac (mairie actuelle, place de la Libération) et inaugurée à nouveau le 14 août 1904.

La société concessionnaire est la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais (C.F.N.) qui devient rapidement dans le langage courant « **la Compagnie Nogentaise** » ou « **les Nogentais** » voire tout simplement « **la Compagnie** » et tout naturellement le tramway lui-même est baptisé « **le Nogentais** ».

LE PARCOURS DE LA LIGNE :

Le parcours, d'une longueur de 12,3 km est resté inchangé depuis la création en 1901, jusqu'en 1934, année où les tramways sont remplacés par des omnibus automobiles (qui eux, ont été quelque temps, déviés à la sortie de Noisy). Il faut bien avouer que les rails du tramway constituent une voie difficile à déplacer. D'autant plus que cette voie, contrairement à l'habitude de l'époque, appartient à la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais. Ce qui fait dire au Docteur Delthil, Président du Conseil d'Administration : « *nous avons tout naturellement un intérêt majeur à établir solidement notre voie, vu la durée prolongée de la concession [50 ans] ; aussi peut-on dire, sans crainte d'être démenti, qu'elle a été construite dans des conditions de perfection et de durée peu habituelles pour les lignes de tramways [...]* »



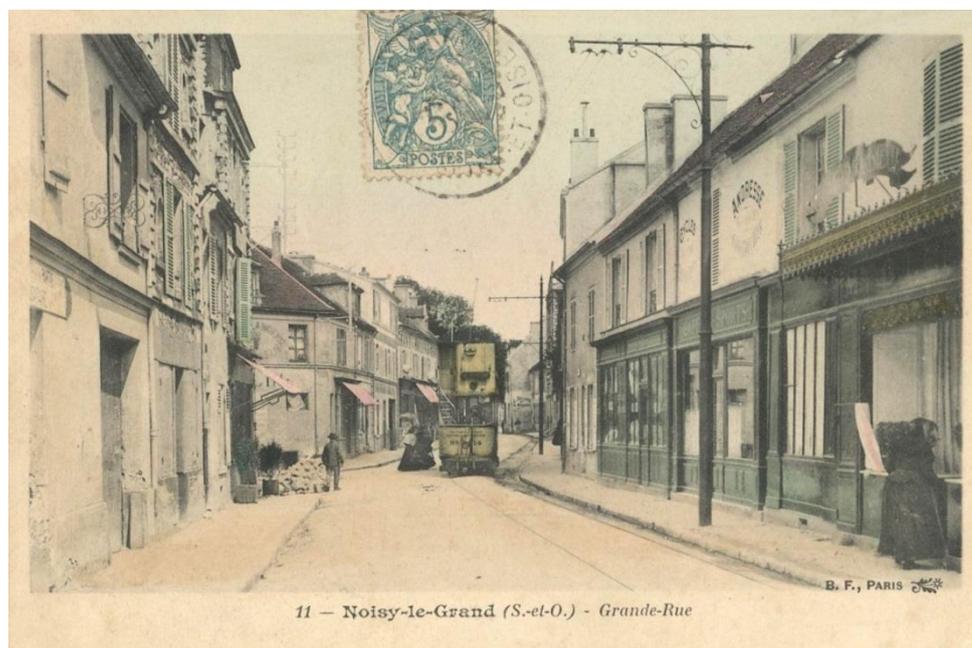
Itinéraire du tramway n° 8 des CFN (100 ans de transports en commun dans la Région Parisienne - Louis Lagarigue)

Pour aller de Noisy-le-Grand vers Paris, le tramway de la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais qui en 1910, recevra le n° 8 puis deviendra le 120 de la S.T.C.R.P. en 1921, quitte le « terminus final » de la place de la Fête, devant le Château Périac, point extrême de la ligne depuis 1904.



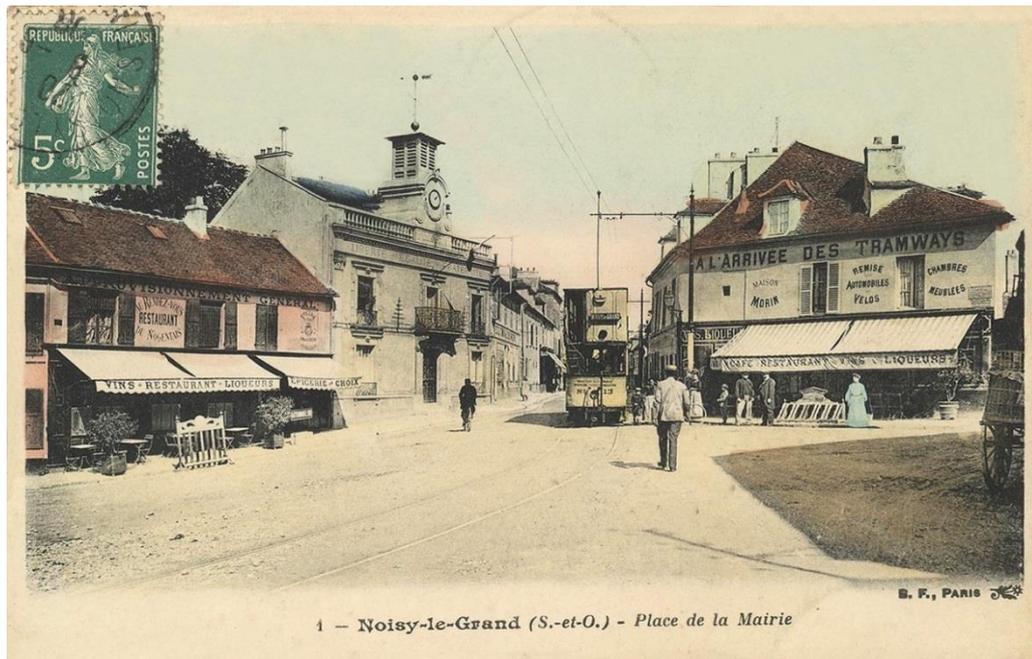
La motrice n° 49 au terminus, le Château Périac est derrière les grilles, à droite de la photo (collection C. Lassarat)

Il commence par traverser le « Pays » en suivant la Grande Rue (aujourd'hui rue Pierre Brossolette).



La motrice n° 14 dans la traversée du « pays », au droit de la rue Gambetta (collection C. Lassarat)

Puis il arrive à la Mairie (l'ancienne mairie qui accueillit, il y a quelques années, l'Office de Tourisme).



La motrice n° 13 à l'arrêt « Mairie » (collection C. Lassarat)

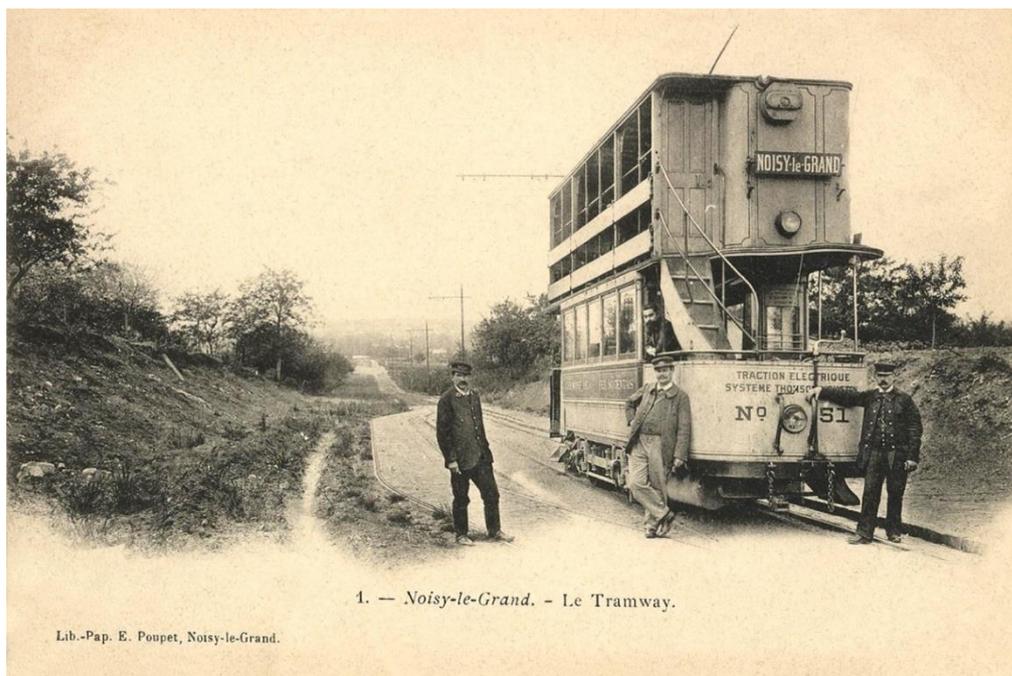
À l'époque, le tramway rythme toute l'activité du village : les cafés-restaurants, hauts lieux de la vie locale, en sont la preuve : le café qui jouxte la mairie s'appelle « Au Rendez-vous du Nogentais » et il deviendra, dans les années 20 « Au départ ». Celui d'en face est baptisé « À l'arrivée des tramways ». Le café qui fait face au Château Périac est nommé « Le Terminus ».

Ensuite les voitures du tramway tournent à droite et sortent du village en empruntant le Boulevard Foch (qui deviendra plus tard le Boulevard Souchet).



Une voiture dans le virage entre la Gde Rue et le Bd Foch (Carte postale publicitaire « La Carte Voyage » « Bon pour ½ kilomètre ») (collection MJ)

Elles passent par l'ancien terminus de la ligne (de 1901 à 1904) à la hauteur de la rue du Brayer, puis descendent « en déviation », c'est-à-dire à travers champs, la pente vers Bry.



La motrice n° 51 stationnée au terminus provisoire, sur un des garages (Collection Christiane Lassarat)

Toute la partie noiséenne est à voie unique avec seulement trois « garages » pour les croisements. Ce tracé devient plus tard le boulevard Daguerre, du nom de la voie sur le territoire de Bry, puis le boulevard du Tramway. À la fin du conflit de 1914-18, ce boulevard prend le nom du Maréchal Foch, héros de la Première Guerre Mondiale. Enfin, en 1926, la partie est de la voie, de la Mairie jusqu'à la Route de Neuilly, devient le boulevard Souchet.

À Bry, la voie rejoint l'ancien Parc du Château de Bry, loti à partir de 1859, par le boulevard Daguerre (actuel boulevard du Général Gallieni). Après le Château (aujourd'hui l'école privée Saint-Thomas de Villeneuve), elle emprunte la Grande Rue (actuelle Grande Rue Charles de Gaulle).



(collection MJ)

Puis elle rejoint la place de la Mairie de Bry, « terminus intermédiaire » car cet arrêt a été l'ancien terminus de la ligne 3 des C.F.N. « Porte de Vincennes - Bry-sur-Marne » jusqu'en 1901.



La voiture n° 18 devant le terminus intermédiaire de Bry (Mairie) (collection MJ)

Elle traverse la Marne sur le Pont de Bry pour arriver au Perreux-sur-Marne où elle remonte l'avenue de Bry (actuelle avenue Pierre Brossolette), sur environ 1 200 m, puis elle tourne à droite et monte le boulevard de la Liberté jusqu'à la place de la République et le « Pont de Mulhouse », point clef du réseau des Nogentais puisqu'on trouve là des correspondances avec deux autres lignes de la Compagnie qui ont le même terminus à la Porte de Vincennes (puis au Métropolitain) :

- la ligne n°2 (future 114 de la STCRP) vers la Maltournée
- la ligne n°7 (future 119 de la STCRP) vers la gare de Champigny)



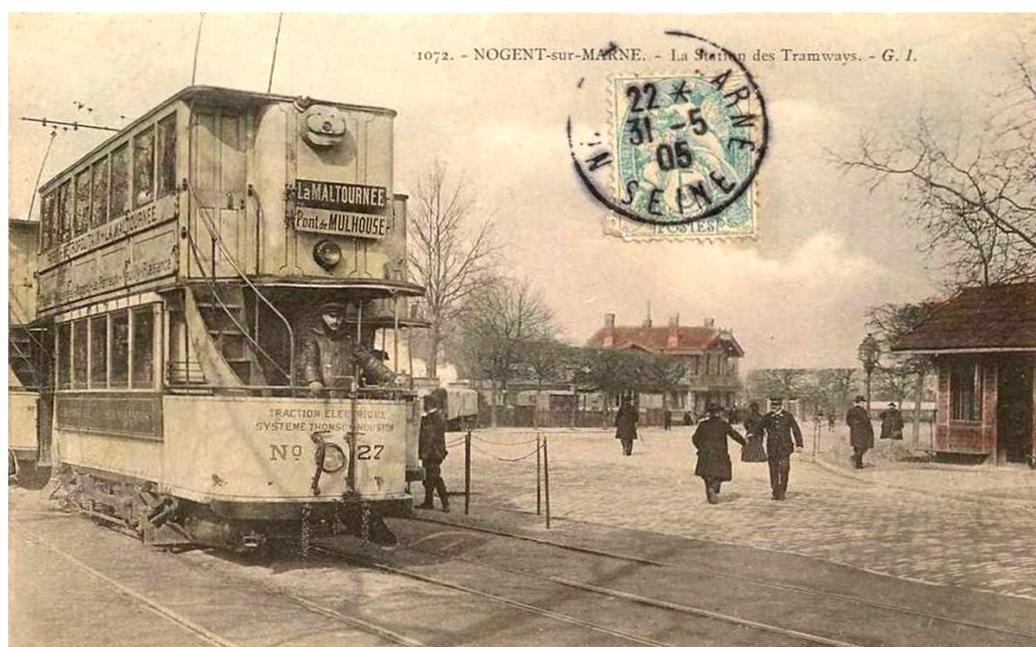
L'arrêt du Pont de Mulhouse : la photo est prise de dos à la gare du Chemin de Fer de l'Est (collection MJ)

C'est là aussi que se trouve la gare de Nogent-Le Perreux (actuelle gare du RER E - SNCF) et le chemin de fer de la Compagnie de l'Est qui rejoint la Gare de l'Est à Paris.



(Collection MJ)

À partir du Pont de Mulhouse, les trois lignes de tramways (2, 7 et 8) suivent toutes le tronçon commun sur les mêmes rails qui traversent Nogent-sur-Marne par la Grande Rue (aujourd'hui Grande Rue Charles de Gaulle), jusqu'à la place Félix Faure où elles se joignent à la ligne « historique » n°1 (future 113) venant de la Maltournée (et plus tard de Gournay). À côté de cette place Félix Faure se trouve alors la gare de Nogent-Vincennes (actuelle gare du RER A - RATP) où passe le chemin de fer de Paris-Bastille à Verneuil l'Etang.



La voiture n° 27 de la ligne n° 2 à l'arrêt de la place Félix Faure (collection MJ)

En sortant de Nogent, la ligne traverse le bois de Vincennes par la route nationale n° 34 (actuelle avenue de Nogent) et arrive au Fort de Vincennes qui deviendra terminus de la ligne en 1934 lorsque la ligne n°1 du métropolitain y sera prolongée.



(collection MJ)

Puis dans Vincennes le tram suit l'avenue de Paris en ligne droite jusqu'au terminus de la Porte de Vincennes.



(collection MJ)

En 1904, le terminus est reporté quelques centaines de mètres plus loin sur le Cours de Vincennes où la ligne n°1 du métropolitain a son terminus.



La motrice n° 50 au terminus du Cours de Vincennes, devant les édicules d'entrée du métropolitain dessinés par l'architecte Hector Guimard, (collection MJ)

Le tramway transporte les Noiséens vers leur lieu de travail, principalement Paris, mais, pendant les « *fins de semaine* », il permet aussi aux Parisiens de venir se délasser sur les bords de Marne dans un cadre champêtre et se distraire dans les nombreux dancings et guinguettes.

LES VOIES, LES ARRÊTS, LES ÉVOLUTIONS :

Les voies sont constituées principalement de rails de type « Broca » (à gorge) encastrés dans les chaussées ou dans les accotements. On trouve aussi un peu de rails « **Vignole** », (symétriques) posés en relief dans les tronçons à travers champs. Les voies sont à l'écartement de 1,44 m dans les alignements droits et de 1,446 m dans les courbes. Les rails sont fixés sur des traverses en chêne par des tirefonds et sont réunis entre eux par des éclisses en fer.

Le courant électrique continu nécessaire à la traction est produit par l'usine de la rue des Laitières à Vincennes grâce à huit générateurs entraînés par la vapeur d'une centrale thermique et est distribué sous la tension de 600 volts. Il y aura à la Maltournée, un peu plus tard, une sous-station et la possibilité d'utiliser des groupes de secours. Rappelons que le moteur électrique de la motrice est alimenté via la perche qui transporte le courant depuis le fil aérien et que le retour du courant est assuré par les rails au sol.

Les aiguillages (système Delettrez) sont automatiques. M. Delthil nous explique : « *L'aiguille* [la partie mobile de l'aiguillage] *qui, prise en talon par le boudin de la roue* [la partie intérieure de plus grand diamètre, qui assure le guidage sur le rail] *de l'automobile, s'écarte pour lui livrer passage, est ramenée ensuite dans sa position primitive par l'action d'un ressort à boudin renfermé dans une boîte dite : boîte de manœuvre. Cette absence de manœuvre est indispensable pour une traction mécanique ; de plus, elle évite la nécessité d'arrêter les machines pour que le conducteur fasse l'aiguille.* ». Ceci ne vaut, bien sûr, que si la voiture va tout droit ! Sinon, « *L'aiguillage peut être au besoin obtenu par l'action sur le ressort à boudin d'un levier mobile [...]* » Dans ce cas, la voiture doit s'arrêter pour que le receveur « fasse l'aiguille ».

À la création, toute la longueur du parcours est en voie unique, ce qui impose à chaque voiture d'attendre celle qui vient en face pour la croiser, sur un « garage » où la voie est dédoublée en dérivation pour permettre ces croisements. Il y en a trois sur la commune de Noisy : au terminus de la place de la Fête, à l'ancien terminus de la rue du Brayer et avant d'arriver à Bry au lieu-dit « La Plaine ». Tout le réseau est longé par une ligne téléphonique. Précision de M Delthil : « *spécialement établie pour les besoins de la Compagnie. Cette ligne met en communication toutes nos aubettes [stations-abris], nos usines, le siège social et la demeure du Président du Conseil d'administration.* »



On peut lire «Arrêt du tramway »sur le panneau fixé sur le poteau à droite de la vue (collection MJ)

Les lignes des C.F.N. sont numérotées, celle de Noisy porte le n° 8. C'est le prolongement de la ligne n° 3 qui va jusqu'à Bry. Les numéros des lignes sont reportés sur les poteaux du fil aérien. Mais la plupart des voitures, elles, ne portent pas ce numéro de ligne, elles ont un panneau et un feu de direction à l'avant et des bandeaux latéraux pour indiquer leur direction. Les arrêts sont signalés sur les poteaux de soutien des fils électriques. « *Une couche de peinture blanche recouvre la base du poteau : au-dessus est boulonnée une plaque portant « Arrêt du tramway ».*

À Noisy, des arrêts fixes mais « facultatifs », c'est-à-dire uniquement si des voyageurs y attendent la voiture, sont prévus à la Mairie, à la rue du Brayer, au chemin de Grande Communication 194 (à l'angle de l'actuel Bd Souchet et de la Route de Neuilly) et à la rue des Ormes. Un arrêt à la hauteur de la rue de l'Épargne sera ajouté en septembre 1902 et plus tard, un autre à la rue Gambetta.

Pour monter, on fait signe au machiniste pour qu'il s'arrête. Pour descendre, la règle est simple : on doit attendre l'arrêt complet de la voiture à l'endroit prévu ! En cas de non observation, à l'époque, on ne plaisante pas ! La punition peut être très sévère : les employés ont consigne de dresser un procès-verbal qui conduit l'intéressé au tribunal correctionnel, avec risque de condamnation à une amende de 16 à 3 000 F, inscrite sur le casier judiciaire, doublée si récidive dans la même année, accompagnée d'une peine de 3 jours à un mois de prison. En pratique, les receveurs ferment souvent les yeux. Mais il suffit d'un accident ou d'un employé trop zélé pour attirer sur le voyageur trop sportif les foudres de la justice.

Le 20 mai 1900, François-Marie Souchet, adjoint lors de la précédente mandature, est élu maire de Noisy-le-Grand. M. Souchet, radical-socialiste, est Officier d'Académie, marchand d'antiquités et propriétaire à Noisy, même s'il réside souvent à Paris. En tant que « *Délégué de la*

Municipalité pour les Voies et Moyens de Communication », puis « *Délégué à la Commission du Tramway* », il a été le plus fervent partisan de ce projet. Il sera d'ailleurs récompensé officiellement de tous ses efforts plusieurs années plus tard, lorsqu'en 1926 on baptise « Boulevard Souchet » la partie est de la voie dont le tracé suit la ligne de tramway, de la route de Neuilly à la place de la Mairie (ancienne). Or la tâche ne lui a pas été facile : au lendemain de son élection il est victime d'une campagne de diffamation et jusqu'à sa réélection en 1904, il se retrouve en minorité dans son conseil municipal et ne peut faire avancer le projet du tramway que grâce au soutien du préfet à Versailles (M. Henri Poirson) et du sous-préfet à Pontoise (M. Marty) qui ont, eux aussi, des idées radicales-socialistes.

Pour mémoire, en août 1901, lors de la première inauguration (partielle) du tramway [voir 1^{ère} partie dans le Bulletin NLGH n° 6 de mai 2015], M. Souchet reçoit le grade de Chevalier du Mérite agricole. M. Emile Loubet (gauche républicaine) est Président de la 3^e République et Pierre Waldeck-Rousseau est Président du Conseil. Le capitaine Dreyfus vient d'être gracié. Noisy-le-Grand compte environ 1 800 habitants.

En septembre 1901, un mois après la première inauguration, le maire de Noisy demande à la Compagnie de « *poser une lampe au coin de la rue des Ormes ; des accidents étant à craindre et, de plus, les wattmans, par l'obscurité, ne peuvent se rendre compte où se trouve l'arrêt du tramway et dépassent souvent la limite.* » La Compagnie fait rapidement le nécessaire.

En juin 1902, commence le doublement de la voie de la rue de Paris à Vincennes. Ensuite, petit à petit toutes les portions du parcours sont doublées jusqu'à la Place Carnot à Bry-sur-Marne qui deviendra plus tard le terminus de la ligne 6B.

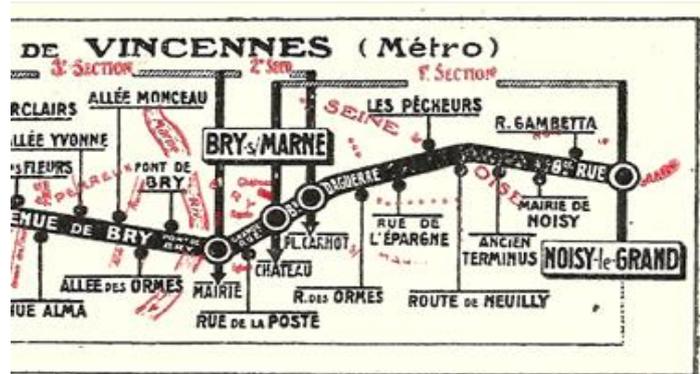
En octobre 1902, la majorité « nationaliste » [une partie de la droite de l'époque] du conseil municipal va jusqu'à voter un blâme à M. Souchet pour « *sa négligence à obtenir de la Compagnie la terminaison de la ligne* » [voir 1^{ère} partie]. Le sous-préfet explique alors au préfet que « *les membres hostiles au Maire sont des partisans de M. Roger-Ballu [Action libérale, de droite] qui ne peuvent pardonner à ce magistrat municipal [M. Souchet] d'avoir soutenu la candidature de M. Aimond [gauche démocratique] aux dernières élections législatives.* » En février 1904, la majorité du Conseil Municipal de Noisy quitte même la séance en guise de protestation contre la gestion par M. Souchet de l'achèvement du tramway qui, il est vrai, connaît des retards certains [voir 1^{ère} partie].

En mai 1904, François-Marie SOUCHET est réélu, pour sa deuxième mandature, maire de Noisy-le-Grand. Preuve que l'achèvement du tramway est un sujet suffisamment important pour tenir une place prépondérante dans son programme électoral et surtout pour assurer la réélection de son plus ardent promoteur. Cette confiance de ses électeurs lui permet, en juin, de présider la (seconde) inauguration qui voit, enfin, l'entrée en service de la ligne complète jusqu'au terminus de la Place de la Fête (actuelle place de la Libération) devant le Château Périac [voir 1^{ère} partie].

En 1906, Noisy-le-Grand compte un peu plus de 2 100 habitants et M. Armand Fallières (gauche républicaine) vient d'être élu 9^e président de la 3^e République.

En juin 1907, la municipalité de Bry-sur-Marne demande un changement de sectionnement pour reporter la fin de section du Château de Bry plus loin, à la Place Carnot, sans changement de tarif. Il est vrai que les anciennes sections sont de longueurs très inégales. D'autre part, ce nouveau sectionnement est plus apte à répondre aux besoins des habitants des nouveaux lotissements bryards du Parc du Château de Bry, de la Garenne et de la Pépinière. Le problème est qu'il donne tout l'avantage aux habitants de Bry-sur-Marne. Ceux-ci peuvent parcourir plus de distance pour le même tarif alors que Noisy-le-Grand s'en trouve défavorisé puisque les Noiséens, eux, pour le même tarif, parcourent moins de distance.

On procède donc à deux enquêtes d'utilité publique et les résultats sont évidents : Bry est unanimement pour le projet et Noisy est fortement contre, à moins que la Compagnie Nogentaise n'accède à deux conditions : la réduction du tarif Noisy-Bry et le maintien de la section et du tarif pour aller au Château de Bry pour les Noiséens, ce qui est inacceptable et pour Bry et pour la Compagnie. La municipalité de Noisy se sent lésée « *en raison des sacrifices qu'elle a consentis sous forme de subvention pour l'établissement de la ligne* » et va donc s'opposer formellement à la réalisation de cette modification. L'affaire va traîner et en 1908, M. Justin de Selves, Préfet de la Seine, avance une solution adoptée aussitôt par le Conseil Général : le « chevauchement » auquel la Cie des Chemins de fer Nogentais ne consent qu'avec réticence.



Extrait d'un graphique de ligne de 1923 (document <http://www.busparisiens.fr/forum>)

C'est-à-dire que dans le sens Noisy-Paris, la première section va jusqu'au Château de Bry et que dans le sens contraire, la dernière section commence à la Place Carnot. Il y a donc chevauchement de deux sections, solution astucieuse mais peu orthodoxe. C'est en tout cas, la seule qui permette aux deux parties de se mettre d'accord sur ce qu'elles conçoivent l'une et l'autre, comme un « *pis-aller* ». Il faudra attendre de nombreuses années (après la première guerre mondiale) pour que cette solution du chevauchement soit admise et appliquée par la C.F.N sans qu'elle y soit obligée. Elle sera d'ailleurs reprise plus tard par la S.T.C.R.P. sur d'autres segments du parcours.

En mai 1908, François Marie SOUCHET est réélu pour la troisième fois.



Files d'attente au terminus de départ sur le Cours de Vincennes (collection MJ)

Avant la 1^{ère} guerre mondiale, il y a très peu de voitures individuelles et les dimanches et jours de fête, le trafic est très important, car les Parisiens vont prendre l'air « à la campagne ». À la Porte de Vincennes, il y a, les jours fériés, de longues files d'attente et les tramways partent complets.

En 1910, lors de la renégociation des concessions, notre ligne « Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes » reçoit officiellement le n° 8 (numéro qu'elle portait d'ailleurs déjà dans le réseau C.F.N.). *« Cette numérotation ne reçut qu'un début d'application que les C.F.N. rechignèrent à poursuivre : sur leur réseau il n'y avait pas de confusion possible avec les voitures d'autres compagnies. »*

En mai 1912, François-Marie SOUCHET décide de ne pas se représenter à l'élection municipale à cause de son âge (78 ans). Emile GRODET, un soutien fidèle de M. Souchet, est élu Maire de Noisy-le-Grand et le restera pendant toute la durée de la première guerre mondiale puisque cette période n'a pas vu d'élection municipale. À cette époque, Noisy-le Grand compte environ 2 200 habitants.

Dans les années 1910-1920, la circulation sur les lignes à voie unique, comme celle de Noisy à Bry, pose le problème des croisements. Deux tramways ne peuvent se croiser que sur un « garage » où la voie est dédoublée. Cela impose au wattman d'attendre la voiture qui vient en sens inverse. Certains, pressés, s'engagent sur la voie unique sans attendre et si la rencontre a lieu avant d'avoir atteint le garage suivant, l'une des deux voitures doit faire marche arrière. Et encore tout va bien si la visibilité est correcte : l'évitement se fait à vue. Mais on peut craindre ce qui arriverait en cas de mauvaise visibilité ... On a donc institué le principe du « bâton-pilote » : *« un bâton, unique pour la section à voie unique, est déposé dans une boîte à l'une ou l'autre entrée de la voie unique, et seul le machiniste qui peut prendre ce bâton peut s'engager sur cette section. »*

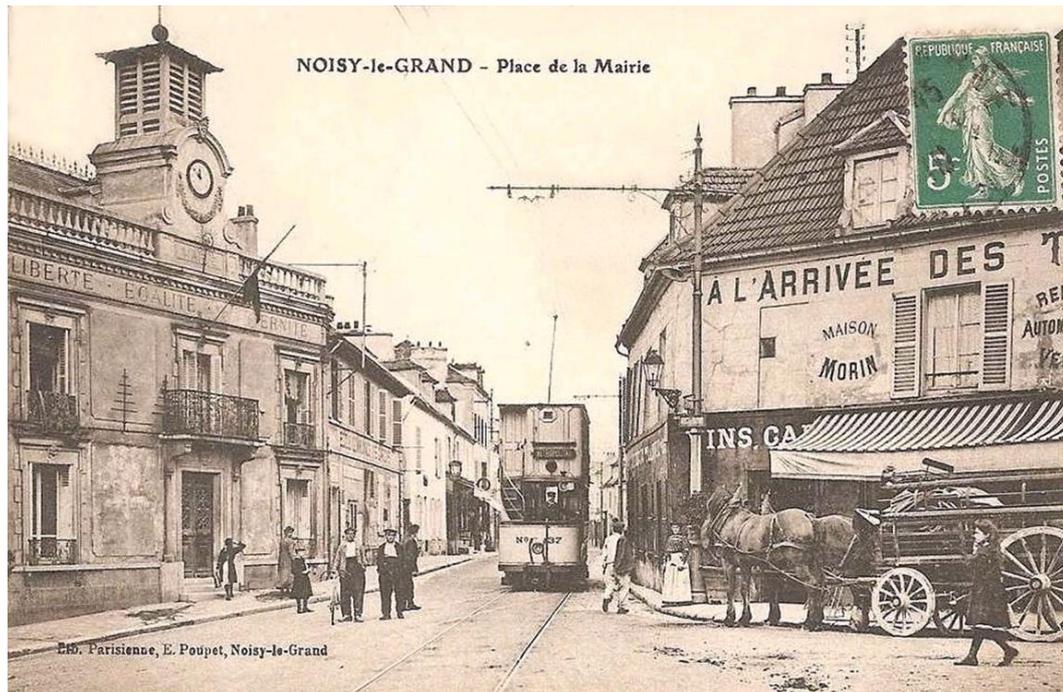


Modèle de bâton-pilote utilisé dans les ateliers de la SNCF à Paris (cliché Topic-topo)

« L'inconvénient de ce système est la nécessaire symétrie des circulations avec exactement autant de tramways dans un sens que dans l'autre, chacun s'engageant, à chaque arrêt, sur la section après qu'un autre, roulant en sens inverse l'ait quittée : deux tramways ne peuvent donc se suivre dans le même sens, le deuxième ne trouvant pas de bâton-pilote libre. » Cet accessoire sera plus tard remplacé par des signaux lumineux garantissant une meilleure sécurité.

À l'époque, les tramways circulent souvent sur des voies relativement étroites, particulièrement dans la traversée des agglomérations. Comme par exemple dans la Grande Rue de Nogent-sur-Marne où *« la voie, établie du côté des numéros impairs, longeait l'étroit trottoir et à l'arrêt situé près du marché central, les motrices s'arrêtaient devant l'étal d'un boucher ; aux beaux jours, les vitres baissées, des voyageurs s'amusaient à toucher presque les quartiers de viande pendus aux crochets : il était rare qu'ils y parviennent car le tram repartait avant qu'ils aient pu se pencher pour les atteindre ! »*

Louis Berrier, un usager du Nogentais, se souvient qu'après la guerre de 14-18, *« il y avait encore de grands espaces en culture et je me rappelle qu'en montant de Bry à Noisy-le-Grand, des cultivateurs prenaient le tram en mettant sur la plateforme un sac de pommes de terre ou de carottes qu'ils venaient d'arracher [...]. À Noisy-le-Grand, la ligne des C.F.N. s'arrêtait à proximité d'une cour de ferme. »* [la ferme de la Grenouillère].

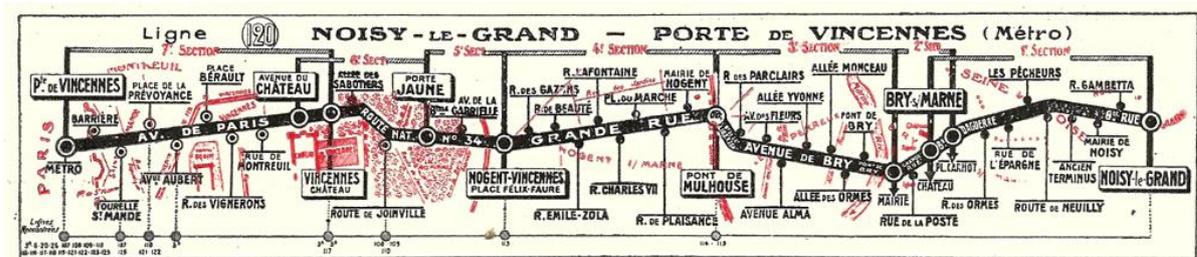


Une portion en voie étroite : la Grande Rue à Noisy (collection C. Lassarat)

En décembre 1919, M. Michel VIDECOQ est élu Maire de Noisy-le-Grand alors que M. Raymond Poincaré est toujours président de la 3^e république depuis 1913. Puis en 1920 c'est Jules Lucien BOURDOIS qui est élu Maire de Noisy

En 1920, la durée du parcours est « officiellement » de 56 minutes, avec un départ tous les quarts d'heure.

En 1921, la S.T.C.R.P. reprend, sans modification, l'exploitation de la ligne 8 des C.F.N. et lui attribue l'indice 120.



Graphique de ligne de 1923 (document <http://www.busparisiens.fr/forum>)

Sur le graphique ci-dessus (de la STCRP), on peut remarquer l'arrêt « Ancien Terminus ». C'est celui des Nogentais jusqu'en 1904. Il est situé Bd Foch à l'angle de la rue du Brayer, à proximité de l'ancienne mairie. Le « vrai » terminus (à partir de 1904) simplement nommé « Noisy le Grand » est, lui, situé en face du Château Périac sur la place de la Fête (actuelle place de la Libération).

L'EMPLACEMENT DU TERMINUS À NOISY : Place de la Fête ou bien devant la grille du parc de Villeflix ou encore plus loin ?

En fait, les Noiséens n'ont jamais cessé de réclamer « *le prolongement* » ! D'abord de Bry à Noisy, puis du terminus provisoire de la rue du Brayer jusqu'à la place de la Fête, ensuite jusqu'à la grille du parc de Villeflix, puis encore plus tard, en 1925, jusqu'à Gournay-Chelles et enfin, en 1934, le prolongement par autobus jusqu'au Richardet.

La Municipalité demande donc à maintes reprises l'allongement de la ligne jusqu'à la Place du Parc, au carrefour de la Grande rue (actuelle avenue Emile Cossonneau) avec les rues de Malnoue, avenue Chilpéric (aujourd'hui Charles de Gaulle) et des Merisiers (actuelle Maréchal Joffre). Ce carrefour (aujourd'hui Place de la Division Leclerc) est resté dans l'inconscient collectif des Noiséens comme « Le point-terminus » idéal.



La Place du Parc avec à gauche l'avenue Chilpéric et à droite l'avenue des Merisiers (actuelle avenue du Mal Joffre).
Vue prise depuis le haut de l'Allée de Maintenon, en tournant le dos à la grille du Parc de Villeflix (coll. MJ)

Depuis 1897, M. Souchet, encore adjoint mais déjà aux prises avec la destinée du tramway noiséen, demande à la Compagnie des Nogentais « *le prolongement du tracé jusqu'à la Grille du Parc.* » En fait jusqu'à la guerre, il ne se passe pratiquement pas d'année sans que le conseil municipal, relayant les demandes de la population, émette un vœu dans ce sens et le renouvelle. Parfois, comme par exemple en octobre 1902, ce vœu est accompagné d'une pétition « *signée par 400 habitants.* ». Rappelons qu'à cette époque, notre commune compte un peu moins de 2 000 habitants.

Face à ces demandes répétées, la Compagnie des Nogentais oppose une résistance imperturbable en affirmant que ce prolongement serait déficitaire, et demande donc la participation financière du Département et de la Commune. En 1913, accédant enfin à la demande de la Compagnie Nogentaise, le Conseil Général accepte de débloquer « *une subvention annuelle de 1 000 f pendant 25 ans dont le 1/3 serait supporté par la Commune* » mais le conseil municipal rejette d'abord ce projet « *estimant que le sacrifice réclamé par la Compagnie [...] était hors de proportion avec l'avantage accordé.* » Puis le conseil finit, en juillet 1914, par accepter.

Malheureusement, un mois plus tard, le 1^{er} août 1914 la mobilisation générale marque le début la Première Guerre Mondiale et tout ce qui avait été décidé et voté passe aux oubliettes : le prolongement du tramway jusqu'à la grille du parc de Villeflix ne verra jamais le jour malgré les nombreuses demandes qui continueront jusqu'au remplacement des tramways par des autobus en 1934.

LE BUREAU DU TERMINUS DE NOISY :

Rappelons que de 1901 à 1904, le terminus du tramway de Noisy est à l'angle de la rue du Brayer où une cabane en bois a été installée en guise de bureau provisoire.



Le bureau en bois du terminus provisoire près de la rue du Brayer (collection Christiane Lassarat)

Paradoxalement, ce petit édifice de 5m x 4m, construit en face du Château Périac a vu le jour en février 1902, alors que le terminus provisoire du tramway est encore à l'entrée de Noisy et que l'on est en pleine négociation pour reporter l'arrêt final à la grille du Parc.

Le terminus de la place de la Fête ne devient une réalité qu'en 1904. Ce petit bâtiment contient un bureau pour le personnel roulant et les contrôleurs de lignes et une salle d'attente (minuscule et insuffisante dès qu'il pleut ou aux heures d'affluence et encore plus en fin de semaine).

Monsieur Périac a accordé son autorisation à M. Souchet d'installer ce bureau sous deux conditions :

« 1°) De ne pas mettre le bureau face et au milieu de l'avenue [devant ses fenêtres]

2°) De transporter ledit bureau au point terminus promis à la grille du Parc sitôt sa réalisation

[...] La Commission ayant demandé au représentant de Mr. Systemans pourquoi la Compagnie était-elle pressée de mettre un bureau au point désigné ci-dessus quand elle a formellement refusé d'en mettre un pendant l'hiver à l'arrêt actuel du tramway, il lui a été répondu que ledit bureau étant prêt, la Compagnie désirait le mettre en place [...].

Le Conseil décide à l'unanimité de placer le bureau sur le côté gauche de la place de la Fête de façon à gêner le moins possible la circulation. [...]

En juin 1908, le Conseil Municipal de Noisy « demande à la Cie Nogentaise de poser au point terminus un timbre pour annoncer quelques minutes à l'avance le départ des voitures. » C'est une bonne idée mais hélas, rien n'indique par la suite que ce vœu a été exaucé.

En novembre 1908, la municipalité songe à « établir un urinoir au point terminus du Tramway. » Mais hélas, « l'impossibilité d'évacuer convenablement et hygiéniquement les urines et les eaux de chasse empêche de donner une suite à cette intéressante proposition, à moins d'établir une canalisation compliquée et onéreuse et absolument en disproportion avec la chose principale. »



(collection Christiane Lassarat)

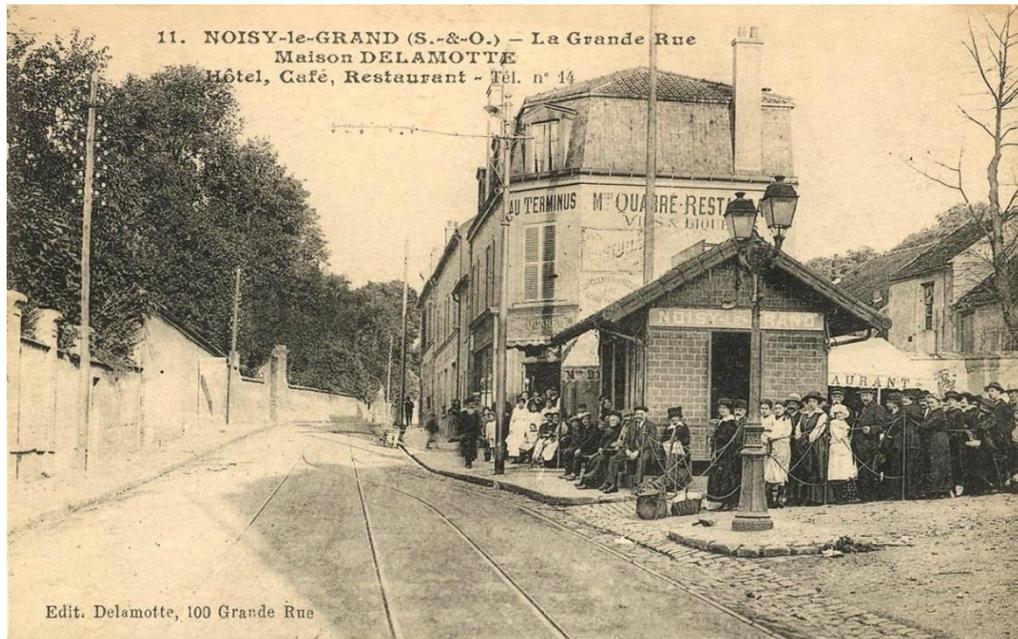
À côté de ce bureau, les C.F.N. ont installé assez tôt des « chaînes mobiles ». Ce dispositif, indifféremment appelé « barrières » lorsqu'il est sous abri permanent, ou « chaînes » lorsqu'il est amovible, est le moyen d'organiser une « file d'attente ». À Noisy, il est constitué de piquets enfoncés dans des emplacements prévus dans le sol et reliés par des chaînes et n'est pas installé en permanence. Il peut donc être déployé en fonction de l'affluence des voyageurs.

Ce procédé permet à la Compagnie de canaliser la montée des voyageurs dans les voitures afin d'accélérer cette opération.

Seules quelques-unes de ces barrières sont sous abri, comme par exemple sur le Cours de Vincennes ou au Château de Vincennes. Mais bien souvent ces abris ne sont pas très efficaces en raison du vent qui rabat la pluie sur les voyageurs au bord de la file.

Ces chaînes mobiles sont quelquefois utilisées comme lieu de rendez-vous par les passagers qui souhaitent voyager ensemble, comme **Victorien Marcel**, un ancien usager, qui raconte ses souvenirs de jeunesse : « Pour le groupe de jeunes gens dont je faisais partie, c'était un plaisir à l'aller comme au retour. On s'attendait pour occuper la même voiture et là, on chantait à tue-tête, on plaisantait, on riait. »

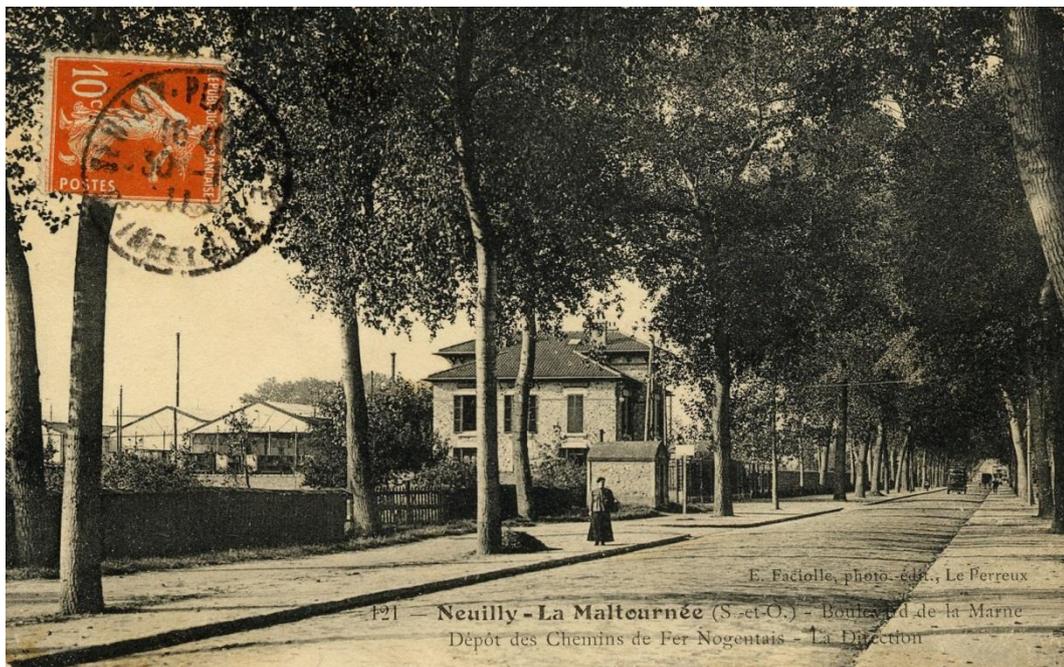
Le bureau du terminus de Noisy a été souvent fermé pendant la première guerre mondiale, conséquence de la diminution du personnel de la Compagnie.



Chaines mobiles à côté du terminus de Noisy-le-Grand (collection MJ)

LE DÉPÔT DE LA MALTOURNÉE :

Les voitures des C.F.N. rentrent le soir au dépôt de La Maltournée à Neuilly-Plaisance. Créé en 1900 pour faire face à l'extension du réseau et à l'électrification, ce « nouveau » dépôt est situé au sud de la Nationale 34 (entre le Bd Gallieni et la Marne) et est celui encore utilisé aujourd'hui par les bus de la RATP, au 32 du boulevard Gallieni.



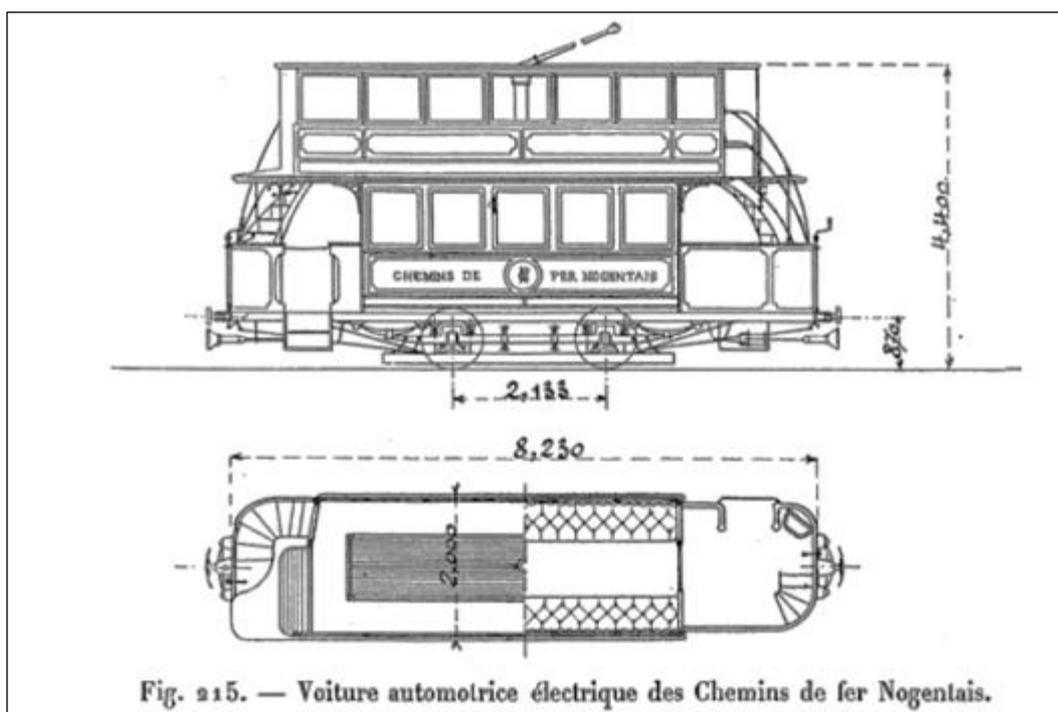
À gauche du bâtiment de la Direction, on peut voir les garages du « nouveau dépôt » avant 1920 (collection MJ)

Il ne faut pas le confondre avec le dépôt « historique » des Nogentais créé en 1897, de l'autre côté de la Nationale 34 (au 17 du Bd Gallieni). Dans ce premier dépôt était également produit l'air comprimé utilisé par les tramways « Mékarski » avant 1900, à peu près à l'emplacement de l'actuelle station du RER A et que l'on peut reconnaître sur les nombreuses cartes postales de l'époque grâce à l'immense cheminée de l'usine de production d'air comprimé.

LE MATÉRIEL ROULANT :

De 1901 à 1926, les voitures sont des motrices électriques de fabrication américaine (Brill and C° à Philadelphie) dites « 54 places » à impériale couverte mais non vitrée (elle ne le sera que vers 1920), alimentées par fil aérien. Elles disposent d'une plateforme à chaque extrémité puisqu'elles sont réversibles : celle de l'avant est réservée au « wattman » (le conducteur) et celle de l'arrière accueille des passagers.

Une dizaine environ de ces motrices sont affectées à la ligne de Noisy-le-Grand. Elles mesurent 8,53 m de longueur hors-tout et 4,40 m de haut pour un poids de 11,500 t à vide et 15,140 t en charge. Elles sont équipées de 2 groupes (trucks) de 2 essieux Brill 21E et d'un moteur TH2 (Thomson-Houston) développant 43 ch. L'empattement séparant les axes des essieux est de 2,13 m, porté plus tard à 2,70 m pour limiter les mouvements de balancier. Ces motrices sont numérotées de 1 à 51.



Extrait du catalogue de l'Exposition Universelle Internationale de Paris 1900 (document CNAM)

Il est à remarquer que « ces motrices utilisent un frein à air dit « standard » avec compresseur entraîné par les essieux. On ne peut donc freiner que si on a d'abord roulé. Une motrice garée depuis un certain temps ne peut pas freiner. »

L'intérieur, fermé par des portes coulissantes, est entièrement occupé par 18 places assises de 1^{ère} classe. Ces places sont réparties sur deux banquettes longitudinales, adossées aux côtés de la voiture et munies de coussins à ressort et de dossiers capitonnés. La garniture est en velours rouge. Les parois sont en ébénisterie de chêne. Le plafond formant lanterneau est tendu de toile cirée.

L'impériale, accessible grâce à deux escaliers en colimaçon, offre 26 places assises de 2^e classe réparties sur 2 banquettes longitudinales en lames de chêne à clairevoie, adossées au centre de la voiture et 2 petites banquettes transversales à chaque extrémité. La plateforme arrière offre 10 places debout. L'inconvénient, lorsque cette plateforme arrière est pleine, est qu'elle déséquilibre la voiture, la plateforme avant étant occupée par le seul wattman.

En l'absence d'accumulateurs, l'éclairage de sécurité est assuré par un petit fanal à pétrole fixé sur l'avancée du toit de la plateforme, au-dessus du wattman. En 1921, après l'absorption par la S.T.C.R.P., des accumulateurs sont montés sur les motrices, les feux à pétrole disparaissent et toutes les voitures sont munies de plaques avec les numéros des lignes.

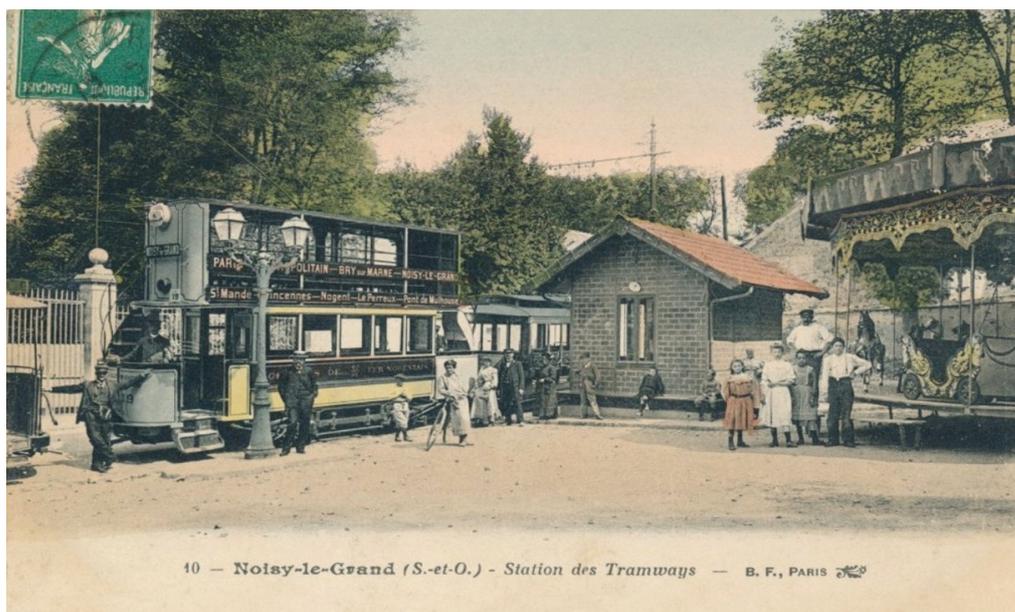


Une motrice et sa baladeuse au terminus de la place de la Fête (collection C. Lassarat)

Comme le raconte Louis Berrier, « *les jours de fortes pluies on recevait parfois une décharge électrique (assez faible heureusement) quand on payait le receveur avec la pièce de 0,25 F en nickel qui existait alors, car il y avait des courants vagabonds et ceux-ci passaient de la barre métallique d'appui aux appuie-bras par l'intermédiaire du receveur, de la pièce de monnaie et du voyageur ! Ces inconvénients, dus à des défauts de câblage, disparurent heureusement, au fur et à mesure que les voitures passaient en révision.* »

La « livrée » (c'est ainsi qu'on appelle l'ensemble des couleurs utilisées) des C.F.N. présente des voitures peintes en jaune avec sous les fenêtres un rectangle vert indiquant « CHEMINS DE FER NOGENTAIS ». Des bandeaux sur le bas de l'impériale indiquent le parcours : « PARIS - METROPOLITAIN - BRY-SUR-MARNE - NOISY-LE-GRAND », et en dessous « St-Mandé - Vincennes - Nogent - Le Perreux - Pont de Mulhouse » en lettres jaunes sur fond vert.

Au début de l'exploitation, pas de problème le jour, pour connaître la direction d'une voiture : on peut lire le terminus sur un panneau réversible, accroché à l'avant au-dessus du petit toit qui protège, bien mal, le conducteur, ainsi que sur les bandeaux latéraux. La nuit, par contre, les voitures ne sont identifiées que par un petit fanal à pétrole allumé à l'avant. Ce feu indique la direction de la voiture grâce à des couleurs différentes : vert pour Bry et Noisy.



Une motrice et deux remorques au terminus (collection C. Lassarat)

À ces motrices de 54 places s'ajoutent, selon les besoins, 4 ou 5 petites remorques, surnommées les « baladeuses », fabriquées par la société Delettrez. Ces attelages mesurent 7,90 m de long et leur empattement entre les essieux est de 2,16 m. Leur poids est de 4,200 t à vide et 6,885 t en charge. Elles offrent 40 places ouvertes à tous les vents : 24 places assises sur 8 banquettes transversales en frises à clairevoie, dont 6 dans le sens de la marche, et 16 places debout sur les petites plateformes aux deux extrémités. Plus tard, elles sont équipées de rideaux que l'on peut tirer par temps de pluie ou quand il fait froid.



Remorque « baladeuse » été (Les tramways parisiens, Jean Robert)

On utilise aussi, lorsqu'on les retire du service à partir de 1900, les anciennes motrices à air comprimé type « Mékarski » qui perdent leur mécanisme et leur impériale pour être transformées en remorque des motrices électriques. On en verra peu sur notre ligne de Noisy.

Rappelons qu'à cette époque, les motrices des tramways parisiens sont équipées d'un dispositif appelé « sablières » qui sont des réservoirs contenant du sable calibré que le conducteur fait couler, si nécessaire, entre les roues et le rail afin d'augmenter l'adhérence entre ces deux parties métalliques dans les côtes ou en cas de pluie, de gel, de neige ou de freinage d'urgence.

En 1913 : on voit apparaître quelques motrices C.F.N. « type 150 » sans impériale : ces voitures réversibles de 44 places mesurent 10,15 m de longueur pour un poids à vide de 14,5 t. Elles comportent 2 portes latérales à côté des postes de conduite. Elles sont équipées d'un moteur TH 523 (Thomson-Houston) de 55 ch. L'empattement des bogies est de 3,40 m. Ces motrices sont numérotées de 150 à 163. Elles présentent 10 places assises en 1^{ère} classe, 12 en 2^e et 22 (10 + 12) debout sur les plateformes à chaque extrémité.

Évidemment, leur capacité réduite par rapport aux motrices à impériale « 54 places » est un mauvais point dans l'opinion des voyageurs. On leur reproche surtout la faible quantité de places assises (surtout en 2^e classe) et le trop grand nombre de places debout sur les plateformes, pour des voyages qui atteignent souvent plus d'une heure. Mais elles sont plus modernes, plus confortables et surtout, les machinistes les apprécient beaucoup plus que les « 54 places », car ils sont protégés des intempéries grâce au poste de conduite intérieur.



Une motrice type 150 arrive au pont de Mulhouse en montant l'av. Ledru-Rollin. Noter le disque de ligne peu utilisé sur le réseau des C.F.N. (collection MJ)

Ces voitures sont très peu utilisées sur la ligne 120, généralement sur les services du soir. Elles sont très modulaires puisque le nombre de places peut passer de 44 à 84 voire même 104 places puisque ces motrices « 150 » peuvent tirer jusqu'à 2 remorques alors que les « 54 places » sont

limitées à une seule pour cause de freinage insuffisant et même, plusieurs années avant leur réforme, plus de remorque du tout, à la suite de trop nombreuses avaries.

En 1921, à la création de la S.T.C.R.P., le parc dédié à la desserte de Noisy comprend 9 motrices C.F.N. « 54 places » et 4 attelages C.F.N. qui ne seront repeints avec la livrée S.T.C.R.P., c'est-à-dire en fait celle de la C.G.O. (Compagnie Générale des Omnibus) que plusieurs années plus tard : « *haut de voiture en crème et en dessous des fenêtres en vert soutenu avec des filets jaunes ; ce panneau était souligné sur les motrices S.T.C.R.P. d'un rectangle marron à filets rouges mais qui ne subsista pas longtemps après 1923 : les bas de caisses furent repeints en vert* ».

LE PERSONNEL DES C.F.N. :

À la création de la ligne en 1901, les échanges officiels de la ville de Noisy avec les C.F.N. se font avec M. Alexandre Barbet, Ingénieur, Administrateur Délégué de la Compagnie et, pour les questions pratiques, avec M. Hermann Systemans, administrateur lui aussi et Directeur de l'Exploitation.

En février 1909, M. Systemans est remplacé à la direction du réseau par M. Marc Ballandreau.

Avant la guerre de 1914, le personnel des Nogentais doit observer de nombreuses règles, en particulier les contrôleurs de lignes dont la tenue doit être irréprochable. Qu'ils soient dans les voitures pour le contrôle de route ou au bureau d'une station, « *leur uniforme d'hiver devait se composer d'une jaquette noire « à grands pans » portant des boutons dorés « aux armes des C.F.N. » et une casquette noire avec un bandeau de feuilles de chêne dorées. L'été, le gilet et le pantalon étaient blancs mais la jaquette subsistait. Ces contrôleurs devaient, en principe, porter des gants.* »



Bouton d'uniforme (document eBay/Internet)

Au chapitre des gants blancs, « *ceux du directeur du réseau, M. Systemans, sont demeurés célèbres : il arrivait qu'on le voie au dépôt, à 5 heures, vérifier la propreté des motrices qui sortaient. Un chapeau huit-reflets [chapeau haut-de-forme en soie noire très brillante] sur la tête, il promenait ses mains gantées sur les colonnettes de cuivre et les mains courantes, puis il regardait ses gants ...* »

Les machinistes et les receveurs avaient « une casquette souple et les receveuses qui avaient été embauchées pendant la guerre portaient un coquet chapeau en toile relevé d'un côté »



Le personnel des Nogentais à la Maltournée après 1918 (extrait de « Les Tramways Parisiens » de Jean Robert)

Les motrices « 54 places » à impériale sont d'une conduite assez simple, comme on peut en juger à la lecture du livre « **Le Mécanicien-Wattman** » de Louis Guédon et Paul Liot paru en 1909. La partie « Instruction aux conducteurs » concernant les motrices des C.F.N à « Traction électrique système Thomson-Houston » tient en tout et pour tout sur 5 pages :

« Sortie du dépôt et mise en marche : [1 page de consignes ...]

Dans le dépôt, les manœuvres doivent toujours se faire très lentement et les arrêts seulement avec le frein à main.

Avant de prendre sa motrice au dépôt, le conducteur vérifie qu'elle porte bien le levier d'aiguillage, les fusibles de rechange, le fil isolé, le bon éclairage, le plein des sablières, le fonctionnement des freins ; il met en place le bouton de timbre, la pédale de sablière, la manette du frein à air et les manivelles de commande électrique. Avant de démarrer, il s'assure que les freins sont bien desserrés, et qu'ils fonctionnent bien, ainsi que les sablières. [...]

Pour démarrer, il met la petite manivelle sur la marche « avant », c'est-à-dire vers le sens de la marche, puis il tourne la grande, en passant franchement d'un cran à l'autre sans rester entre deux crans. La grande manivelle doit rester sur le 1^{er} cran le temps nécessaire au démarrage, c'est-à-dire dix à douze secondes environ, puis cinq secondes environ sur les 2^e, 3^e et 4^e, mais pas moins, afin que la vitesse de la voiture augmente graduellement et sans secousse pour les voyageurs. [...]

Le conducteur doit s'attacher à consommer le moins de courant possible [...]

Sur toute la ligne, le conducteur doit faire agir son timbre avant chaque croisement de voie ou de rue transversale [...] et s'arrêter si son approche effraie « les chevaux et autres animaux ».

Les aiguillages ou les croisements de voie doivent être franchis très doucement, à la vitesse de l'homme au pas [...]

La voiture ne démarre pas : [1 page de consignes ...]

Voir : 1° Si le trolley n'a pas quitté le fil [...]; 2° Si l'interrupteur automatique n'a pas agi [...]; 3° Si le plomb fusible n'est pas fondu [...]; 4° Si la voiture est isolée [...];

Freinage : [2 page de consignes ...]

Le freinage est la partie la plus délicate de la conduite de la voiture, et la manière seule d'employer les freins indique la qualité du conducteur.

Frein à main [...], Frein à air [...], Frein électrique [...],

Quand la motrice circule sans remorque, le conducteur doit freiner au frein à main, le frein électrique étant réservé « en cas de danger absolu » [...]

Remarques :

La conduite d'une voiture en remorquant une autre n'est différente qu'en ce qu'elle exige un surcroît de précautions [...] »

Un seul employé, le « receveur », doit percevoir le prix des places de toute la voiture. Cette tâche peut s'avérer assez difficile et vite harassante, en raison de l'impériale accessible par un escalier en colimaçon très raide, en particulier aux heures d'affluence (un deuxième receveur est nécessaire pour encaisser les tickets lorsqu'une remorque est attelée à la motrice). Il doit aussi s'occuper des retournements de la perche à chaque terminus lorsque la voiture repart en sens inverse et des déraillements de cet ustensile irremplaçable puisque c'est lui qui conduit le courant vers le moteur. De plus, le receveur doit également « faire l'aiguille » aux garages et aux croisements, si nécessaire. Dans ce cas, la voiture doit s'arrêter pour que le receveur, armé d'une lourde barre en fer, maintienne l'aiguillage en position déviée. Puis, quand la voiture a dégagé l'aiguille, le receveur, tout en tenant son instrument à la main, doit courir pour remonter en marche.

À cette époque, les voyageurs paient en monnaie et reçoivent un billet extrait d'une planchette comportant des tickets correspondant aux nombreux parcours et tarifs différents. Le receveur donne également le signal du départ au moyen d'une sonnerie électrique. Suivant un raisonnement anachronique, ce système est remplacé par la STCRP, après 1921, par un cordon avec une poignée du côté du receveur et un timbre à côté du machiniste.

En 1906, la loi du 13 juillet introduit le repos hebdomadaire légal pour les employés du tramway. « *Reconnu de tous temps comme repos dominical, supprimé à la Révolution, rétabli en 1814, puis supprimé à nouveau en 1880 par mesure anticléricale, le dimanche cesse d'être un repos dominical et devient un repos hebdomadaire, les entreprises ayant toute liberté pour accorder ce jour de congé en semaine si le service l'exige, ce qui est parfaitement le cas pour les transports, les chemins de fer ayant, à tous les sens du terme, ouvert la voie. Les compagnies de tramway sont donc bien obligées de s'y soumettre.* »

LA CRUE « CENTENNALE » DE JANVIER 1910

Comme on l'a vu, le dépôt de la Maltournée est établi sur les bords de la Marne : « *seul un herbeux chemin de halage, d'environ 3 m, le sépare de l'eau. De plus, le mur de briques avait reçu une petite porte métallique à deux battants permettant d'accéder aux péniches porteuses de sable et de charbon* ». Il est donc très vulnérable en cas de montée des eaux.



collection MJ)

À partir du 21 janvier 1910, « à l'annonce de la montée des eaux, la plupart des compagnies évacuèrent rapidement leurs dépôts menacés en sortant leur matériel roulant pour le laisser en pleine rue ou en le retenant aux terminus. Au contraire, aux Nogentais on eut l'idée saugrenue de faire rentrer à la Maltournée les motrices dépendant de ce dépôt. [...]

Dans Neuilly-Plaisance, le dépôt, la station de la Maltournée, les lignes de Gournay et de Rosny et même notre ancienne usine d'air comprimé [de l'autre côté de la route nationale 34] baignent dans 1 mètre d'eau. [...] À 400 m de la Maltournée, la voie des tramways de Noisy-le-Grand est recouverte de chaque côté du pont de Bry et, dans le Perreux, ces eaux montent jusqu'à l'allée Monceau [actuelle allée Guy Mocquet], arrivant par le sud de la ville. [...]

Des barques continuèrent à transporter les piétons jusqu'au 3 février mais les tramways ne ressortirent pas immédiatement car leur remise en état dépendait d'un retrait suffisant des eaux pour dégager les rails. [...] »

Ce qui priva les habitants de la région de tramways pendant environ 3 semaines !

Aussi, dès le début du mois de février, la Municipalité de Noisy a organisé « un service de voitures entre la Grille du Parc de Noisy-le-Grand et le Pont de Mulhouse à Nogent-sur-Marne, deux départs le matin et deux départs de Bry et de Mulhouse le soir. Le conseil approuve et vote un crédit de 105 f pour couvrir la dépense de ce service de voitures exécuté par M. Debs, loueur à Nogent-sur-Marne à raison de 30 f par jour. Le prix des places fixé à 0 f 25 pour Bry et à 0 f 40 pour Mulhouse était encaissé par M. Debs, voiturier à Nogent-sur-Marne. »

« On a toujours pensé que [cette inondation] était due à la volonté politique d'épargner Paris et, en relevant les barrages flottants dans la Marne, on a effectivement évité à la capitale un immense désastre, mais on a noyé le capital des C.F.N., entreprise réputée saine. [...] »

1910 : LA RENÉGOCIATION DES CONCESSIONS

Un peu trop de libéralisme permet, à la faveur de l'exposition de 1900, une éclosion de compagnies de tramways sur la région parisienne, certaines pour n'exploiter qu'une ligne. *« Les pouvoirs publics classèrent les compagnies de tramways en trois groupes : les bénéficiaires, dans lesquelles se plaçaient les C.F.N. ; celles dont le bilan était fragile ; celles qui avaient un fort passif. On pensa faire englober les petites compagnies par les grandes mais le projet n'aboutit pas. L'expiration de [certaines] concessions en 1910 parut être l'occasion de mettre un peu d'ordre dans cet enchevêtrement de lignes se faisant quelquefois concurrence et étant désormais concurrencées par le métro. Les sociétés exploitantes sont ramenées à dix. Les C.F.N., bien structurés, n'ont pas besoin de remise en ordre.*

On va même innover en tentant d'attribuer un numéro à chaque ligne, le public ne s'y retrouvant pas toujours : les compagnies laissent circuler leurs trams sans indice de ligne numéroté. Pour les Nogentais, [...] les trams montant à Noisy auront le n° 8. »

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE :

Dès la déclaration de guerre, le 1^{er} août 1914, tous les hommes valides et sans enfant, en âge de combattre, sont appelés sous les drapeaux : *« la mobilisation du 2 août 1914 vide les dépôts de la grande majorité des hommes. Les hostilités éclatent le lendemain et le trafic est considérablement réduit par souci d'économie d'électricité mais surtout par manque de personnel. »*

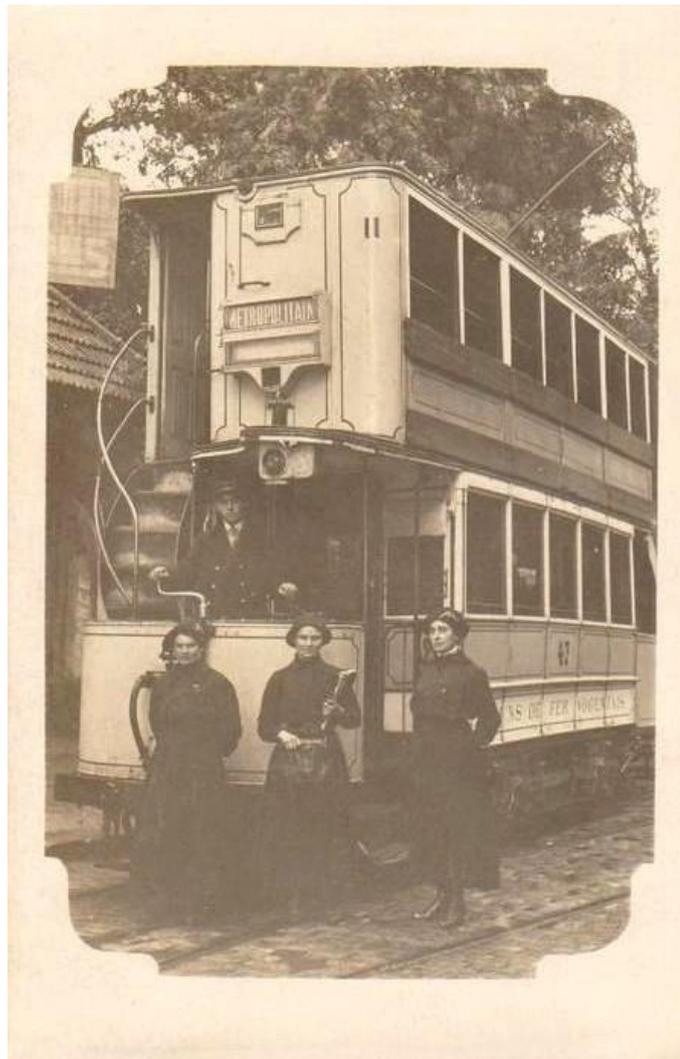
Les archives de la RATP nous apprennent que *« À peine la mobilisation sonne-t-elle en Seine et dans l'Oise (touchant les deux tiers des 750 agents de la Compagnie) qu'une école d'apprentissage est organisée : plus de 300 élèves en sortent quelques mois après, aptes à remplir les fonctions d'employés des tramways. Objectifs : assurer le transport militaire vers Chelles et Noisy-le-Grand [où se trouve alors un dépôt d'artillerie] mais aussi créer une permanence de jour et de nuit afin de faire face à toute heure aux ordres de réquisition. Ce dispositif sera supprimé après la victoire de la Marne, le 6 septembre 1914. »*



(collection MJ)

« *Quelques jours plus tard, la Compagnie est mobilisée pour le transport des blessés et des malades provenant des dépôts stationnés à l'est de Paris, et cela à partir de l'hôpital Bégin.* » Un embranchement relie donc, grâce à un court tronçon ferré, la ligne qui passe sur l'avenue de Paris à Saint-Mandé, aux bâtiments de l'hôpital. Le transport des blessés couchés est assuré par une voiture à deux chevaux. [La Compagnie] *fera preuve de la même implication pour évacuer les malades des asiles d'aliénés de Maison-Blanche et de Ville-Evrard (4 000 personnes) [afin de transformer ces établissements en hôpitaux militaires] ou transporter les ouvriers de la cartoucherie de Vincennes [qui, bien sûr, fonctionne à plein pendant le conflit] (2 000 ouvriers). Le service cessera de fonctionner au 1^{er} trimestre 1915.* »

Au début du conflit, le Syndicat des Transports Parisiens s'oppose à l'embauche de personnel féminin. Mais les voyageurs parisiens en ont vite assez d'attendre des heures une hypothétique voiture ou d'aller à pied. Ils se sont habitués aux déplacements motorisés et ils n'aiment guère non plus pédaler dans les rues ou appeler un cocher qui ressort son fiacre avec bonheur. Même si au début les syndicats s'y sont opposés, les femmes ont obtenu du préfet de la Seine en août 1914, l'accord d'être employées comme receveuses sur voitures. Les compagnies de transport demandent et obtiennent en 1915, l'autorisation d'utiliser du personnel féminin comme conductrices (wattwomen), à l'image de la province où c'est déjà le cas, mais à condition de pouvoir reprendre leurs employés masculins mobilisés à la fin des hostilités.



Tramway des Nogentais avec un équipage mixte : wattman masculin et receveuses (collection MJ)

Ces conductrices suscitent méfiance et commentaires acerbes de la part de leurs collègues masculins au moindre incident. Pourtant malgré une formation qui dure au plus 8 jours, pendant lesquels elles doivent assimiler les mêmes informations que les hommes qui ont, eux, bénéficié d'une formation beaucoup plus longue, elles donnent entière satisfaction. Elles font même preuve d'une maîtrise et d'un sang-froid inattendus. À tel point que le 3 septembre 1917, le directeur de la Compagnie des Omnibus confie à un journaliste sa satisfaction : *« Malgré leurs connaissances, on pouvait redouter que l'insuffisance de leurs moyens physiques, la faiblesse certaine de leurs nerfs ne vinssent en des conjonctures soudaines et critiques leur enlever tout ou partie de leur libre-arbitre. Il n'en a rien été. Nos conductrices sont sûres d'elles-mêmes, calmes en présence de l'obstacle inattendu, promptes et précises en leurs décisions. Le pourcentage des accidents n'a pas augmenté depuis que nous les employons. »*



Personnel féminin des C.F.N. devant une motrice "150" (document AMTUIR)

Le trafic des tramways, considérablement ralenti, doit être totalement rétabli à partir de 1916 pour éviter la désorganisation prolongée de la vie de la capitale : Paris ne peut pas se passer de ses transports en commun.

Ces difficultés ne sont pas les seules auxquelles se heurtent les compagnies. *« L'augmentation du coût de la vie accroît considérablement les charges. Le prix des rails triple entre 1914 et 1919 ; celui du charbon quintuple (et triplera à nouveau en 1920) ; celui du kW/h triple (et doublera encore en 1920) ; malgré l'utilisation d'une main-d'œuvre féminine moins bien rémunérée, les indemnités de cherté de vie (0,75 franc par jour en 1916, 5 francs en 1918) et les augmentations portent de 7 à 20 francs le salaire journalier des receveurs et machinistes. Malgré l'absence de dépenses d'entretien et de renouvellement du matériel, les dépenses par voiture-kilomètre font plus que doubler, tandis que les recettes n'augmentent qu'à la faveur des surcharges des voitures. »*

Les femmes employées au tramway perçoivent le même salaire que les hommes, mais les journées de repos ne leur sont pas payées, si bien que certaines, pour ne pas perdre de salaire, ne les

prennent pas, alors que tout le monde répète que les travailleuses ne doivent pas négliger le foyer et les enfants.

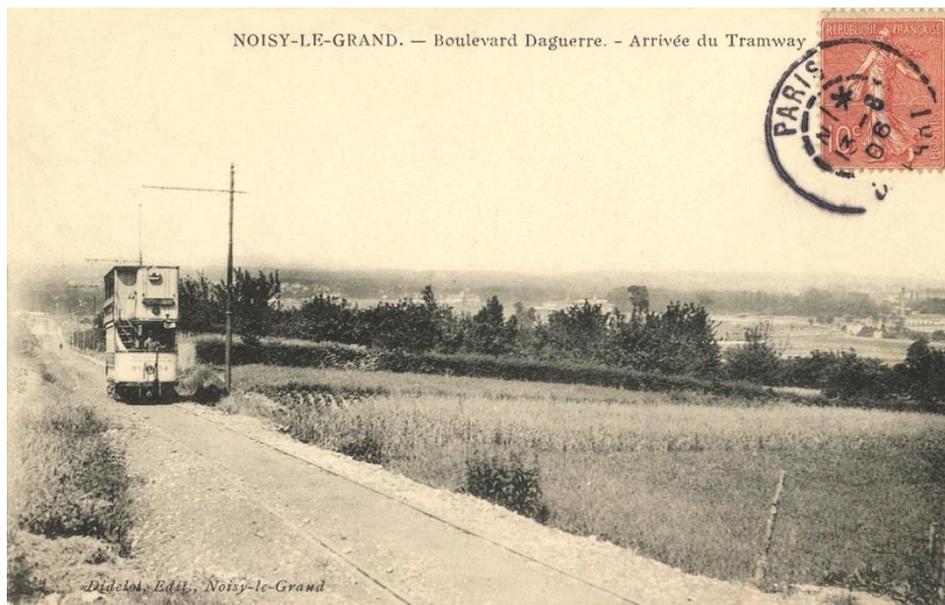
Durant les quatre années de guerre, les femmes vont assurer la quasi-totalité des tâches réservées jusque-là aux hommes. Elles sont machinistes (wattwomen), receveuses, nettoient les voitures ou même encore sont « surveillantes de contrôle ».

La première guerre mondiale a entraîné une rupture importante dans l'ordre familial et social avec l'ouverture de nouvelles professions aux femmes. Cependant le 11 novembre 1918, les femmes sont obligées de redonner leurs places aux hommes. Les veuves françaises, qui sont environ 630 000 prennent le rôle de chef de famille, tandis que les autres doivent revenir aux valeurs traditionnelles et reprennent le travail féminin car l'après-guerre remet chaque sexe à la place qu'il occupait avant le conflit.

Le tribut des Nogentais au conflit est lourd : « *Depuis le commencement de la guerre, beaucoup de nos agents sont tombés glorieusement en combattant pour la France. Nous avons, à ce jour reçu l'avis de 73 morts, 99 blessés, 16 disparus [...] sur un total de 488 agents mobilisés.* »

LA SUITE DU « FEUILLETON » DU BOULEVARD DU TRAMWAY

On a déjà vu que lors de sa création, toute la partie de la voie comprise entre Bry et l'entrée du village de Noisy est construite « en déviation » à travers champs. Ce tracé a l'avantage de présenter des « *déclivités [...] plus faibles que celles de la route départementale N° 75 [route de Bry à Noisy, actuelle rue Pierre Brossolette]* ». Déjà, en 1899 et 1900, M. Souchet, conseiller puis Maire de Noisy-le-Grand, fait adopter par le conseil municipal « *que la Compagnie Nogentaise [établirait] un boulevard de 12 m de largeur sur le parcours de la ligne du tramway à partir de l'avenue Daguerre [à Bry] jusqu'à la Place de la Mairie [actuelle place de la Résistance].* » La cause paraît donc entendue : le tramway circulera sur un nouveau boulevard construit par la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais ! L'avenir montrera que ce n'est pas aussi simple que cela car le Décret d'Utilité Publique qui sera bientôt publié ne parle que de l'implantation de la seule ligne de tramway sur une emprise de 4,40 m et non de l'établissement d'un boulevard d'une largeur de 12 m.



Le « boulevard » n'est encore qu'un vœu dans l'esprit des Noiséens (collection C. Lassarat)

Et en effet, c'est compter sans la détermination de M. Charles-Ferdinand Carré, ancien notaire à Neuilly-sur-Marne, résidant à Paris et propriétaire à Noisy-le-Grand, qui s'oppose

farouchement au passage de la ligne sur ses terrains. En août 1901, la ligne est inaugurée une première fois jusqu'au terminus provisoire de la rue du Brayer, car elle est bloquée en limite des terrains de M. Carré. [voir 1^{ère} partie]

En novembre 1901, le maire dissocie le passage du tramway (seul déclaré d'utilité publique) de celui du futur boulevard : l'affaire devient telle qu'on doit segmenter le projet en deux :

- de la rue des Ormes à la rue du Brayer (terminus provisoire)
- de la rue du Brayer à la Mairie.

Rappelons que les rails ont déjà été posés dans la traversée du village avant l'inauguration de 1901, dans l'attente de l'achèvement complet et pour montrer la « bonne volonté » de la Compagnie Nogentaise.

En août 1904, on procède à la seconde inauguration jusqu'à la Place de la Fête, après que la procédure d'utilité publique a contraint M. Carré à accepter, bien malgré lui, le passage de la voie de tramway seule.

M. Carré attaque de nouveau la commune en justice, pour l'affaire de la rue du Brayer, où il a toujours des terrains qu'il s'est empressé de clore à la limite du tramway et qu'il faut donc à nouveau exproprier pour atteindre les 12 mètres de largeur.

En octobre 1906, M. Carré décède. On pense que l'on va enfin pouvoir mener le chantier à bien sans cet adversaire de taille. Mais c'est compter sans **Marie-Céleste Bourdin, la veuve de M. Carré, qui reprend le flambeau et continue la bataille contre la commune de Noisy !**

La commune, représentée par M^e Gabriel Aguilon, avocat près le Conseil d'Etat, décide d'ailleurs de se pourvoir devant cette juridiction afin de faire appel de l'arrêt du Conseil de Préfecture auquel Noisy a été condamnée dans un premier temps. On comprend bien que « *l'opposition Carré* », empêchant d'obtenir la déclaration d'utilité publique du boulevard, bloque également toutes les demandes de prolongement de la ligne jusqu'à la grille du Parc dont la commune continue d'inonder la Compagnie des Nogentais.



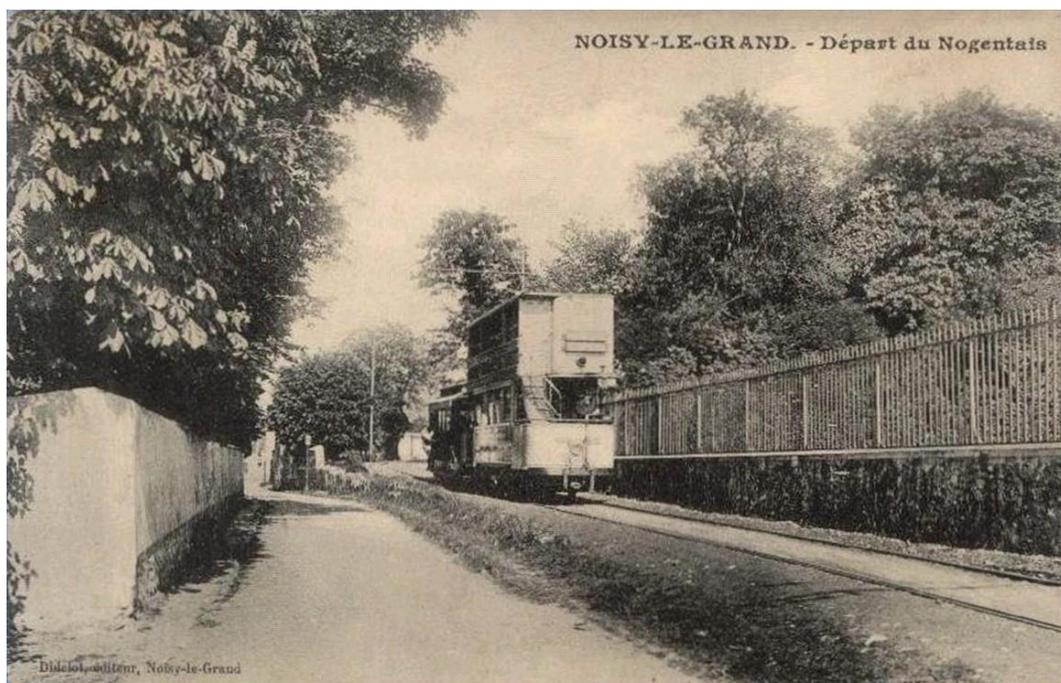
Extrait du plan d'ensemble du « Projet d'Ouverture d'une Avenue Communale entre la rue des Ormes et la Place de la Mairie » (cliché MJ/ Archives de Paris)

Durant cette période, les nouveaux Noiséens qui ont fait construire sur le lotissement de « La Prévoyance Familiale », proche de Bry, et qui devraient être desservis par le futur boulevard, désespèrent de voir un jour le début des travaux. M. Melling, Président de la société de lotissement qui a cédé gratuitement du terrain à la commune en échange de la desserte par le tramway et le boulevard, envoie régulièrement des réclamations et des relances.

En 1909, la Municipalité de Noisy reprend les négociations avec la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais qui, devant l'immobilisme de la situation s'était quelque peu désintéressée du sujet. Les deux parties se mettent d'accord sur quelques modifications (redressement des courbes entre la rue du Brayer et la Place de la Mairie) et sur un nouveau montant.

En mai 1910, la Cour de Versailles donne enfin gain de cause à la ville qui signe une nouvelle convention avec la Compagnie Nogentaise. Chacune s'engage à poursuivre « conjointement et solidairement » la construction du boulevard de 12 mètres de largeur entre la rue des Ormes et la place de la Mairie pour un montant de 130.000 frs environ avec la répartition suivante : 1/3 pour la Compagnie et 2/3 pour la commune. Il est convenu que la Compagnie fera toutes les avances nécessaires et la commune remboursera pendant 30 ans. Il ne reste plus qu'à exproprier le terrain de Mme Veuve Carré, rue du Brayer.

En décembre 1911, une nouvelle enquête d'utilité publique a lieu et bien entendu, Mme Veuve Carré élève une vigoureuse protestation écrite, accompagnée d'un contre-projet qui aurait l'avantage de moins entamer son terrain mais par contre d'empiéter fortement sur la propriété Objeois, voisine, qui était épargnée à l'origine. Ce projet alternatif est finalement repoussé car « *la rampe serait de 0^m0584 par mètre au lieu de 0^m0447 (rampe déjà forte) [et que] cette pente est incompatible avec les conditions d'une bonne circulation surtout sur une voie qui est appelée à devenir la principale artère d'accès au pays.* » À la clôture de l'enquête, le Commissaire-Enquêteur rend donc son avis : « *La première impression produite en empruntant cette voie pour pénétrer dans l'agglomération aux abords de la Place de la Mairie, donne actuellement un aspect lamentable qui disparaîtrait par l'exécution de ce projet et pour ce fait, je donne un avis « très favorable ».*



La rampe est raide, pour monter comme pour descendre du village de Noisy vers Bry (coll. MJ)

En mai 1912, M. Souchet, maire de Noisy depuis 1900, se jugeant trop âgé, ne se représente pas et la municipalité à l'origine du projet n'est donc pas reconduite. La majorité du conseil municipal dirigé par le nouveau Maire, M. Emile Eugène Grodet, repousse provisoirement la proposition de mise en viabilité du « *Boulevard contigu au Tramway* » qui lui est présentée et surtout l'emprunt destiné à en couvrir les frais.

Toujours en 1912, malgré quelques « cadrages de procédure » introduits par le Préfet de Seine et Oise, l'affaire avance quand même et la Commune emprunte « *la somme de 86.650 francs au taux réduit de 3.80 % [...] et vote 16 10/100 annuellement pour couvrir l'annuité dudit emprunt qui sera réalisé au Crédit Foncier de France [...].* » Le 22 juin paraît l'arrêté du Préfet de Seine-et-Oise, « *déclarant d'utilité publique l'ouverture du [...] boulevard.* ». Et, précision importante : « *L'expropriation devra être faite dans le délai de deux ans.* »

En janvier 1914, le jugement d'expropriation est rendu par la 1^{ère} Chambre du Tribunal Civil de Pontoise. En juin, la Commission des Chemins fait paraître le tableau des « Propositions d'offres judiciaires » avec la liste des propriétaires expropriés suite à la dernière Enquête Préalable à l'Arrêté de Cessibilité. Mme Veuve Carré est bien sûr la plus indemnisée car la plus touchée.

Tout aurait pu être réglé si la proclamation de guerre du 1^{er} août ne venait interrompre la procédure et plonger l'affaire dans un quasi-sommeil pendant toute la durée du conflit et même un peu après.

En mars 1916, la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais et la commune de Noisy signent une nouvelle convention relative à « *la mise en état de viabilité du nouveau boulevard de Noisy le Grand dans la partie comprise entre la rue des Ormes et le sentier des Piottes.* » Ce document stipule que la Compagnie se libère de « *toutes les obligations mises à sa charge par le contrat du 7 Mai 1910, sauf en ce qui concerne la dépose des voies. La Commune, de son côté, fait son affaire personnelle de l'acquisition des terrains et de l'achèvement des autres travaux.* [...] » La viabilité du Boulevard devient donc l'affaire de la Commune. Il faut remarquer que depuis le début de l'affaire, on ne s'est intéressé qu'à la réalisation de la voie, mais jamais à la mise en viabilité de sa partie basse entre la rue des Ormes et la rue du Brayer.

En 1920, un courrier des Nogentais explique que « *Le retour à l'exploitation normale d'avant-guerre nous fait un devoir de reprendre celles des affaires laissées en suspens par suite des hostilités.* » et la Compagnie se permet de rappeler « *que les travaux faisant l'objet du présent accord doivent être exécutés dans un délai de deux ans à dater de la signature du décret de cessation des hostilités* ». Malgré cela, l'état des finances de la Commune fait que le projet est sans cesse repoussé.

Les noms de cette voie entre Bry et l'entrée du village de Noisy, évoluent au fil du temps et des événements. Au début, à travers champs, elle reste quelque temps anonyme. Puis la population la baptise boulevard Daguerre, en continuation du boulevard du même nom à Bry, alors même que la chaussée n'est pas construite. Ensuite, elle devient officiellement le boulevard du Tramway, également souvent appelé « boulevard contigu au Tramway ». En novembre 1918 ce boulevard prend le nom du Maréchal Foch, de la Place de la Mairie jusqu'à la rue des Ormes, c'est-à-dire sur toute sa longueur. Enfin, en 1926, la partie Est de cette voie, entre l'ancienne mairie et la route de Neuilly, devient officiellement le boulevard Souchet.

Le roman de la construction, puis de la viabilisation de ce boulevard est loin d'être terminé puisqu'il se déroulera sur 40 années. Le projet a vu le jour en 1899, il va survivre au premier conflit mondial pour ne trouver sa fin qu'à la veille du second en 1939.

LES TARIFS :

Vaste sujet s'il en est ! On pourrait remplir des volumes entiers sur ce thème car il fut la source d'innombrables demandes, réclamations, protestations, pétitions ... Il faut se souvenir que **c'est le Conseil Général du Département de la Seine qui fixe les tarifs** des tramways de la région parisienne. La Compagnie des Chemins de Fer Nogentais ne peut donc que se soumettre à cette règle.

Pour commencer, faisons une comparaison du prix de la course sur le parcours complet de Noisy à Paris (Porte de Vincennes) entre 1901 et 1920, date de création de la S.T.C.R.P. et le prix d'un billet actuel de RER :

	équivalents 2014 (selon l'INSEE)			
	1 ^{ère} classe	2 ^e classe	1 ^{ère} classe	2 ^e classe
1901 :	0,85 F	0,55 F	3,29 €	2,13 €
1910 :	0,85 F	0,55 F	3,29 €	2,13 €
1919 :	0,85 F	0,60 F	1,12 €	0,79 €
1920 :	1,32 F	0,97 F	1,25 €	0,92 €

Tarifs à rapprocher du prix d'un ticket de RER (tarif 1^{er} janvier 2015):

« Noisy (Mont-d'Est) - Paris (Nation) » (station RER intra-muros la plus proche de la Porte Vincennes) :

- billet à l'unité : **3,55 €** ou billets en carnet : **2,84 €**

Reprenons les épisodes marquants dans l'ordre chronologique :



(document Service des Archives de Noisy-le-Grand)

En 1901, lors de la création de la ligne, pour aller de Bry à Paris, il en coûte 0,60 F en 1^{ère} classe et 0,40 F en 2^e pour aller de Bry à Paris, ce qui met donc le trajet total **Noisy - Paris-Porte de Vincennes à 0,85 F à l'intérieur et 0,55 F sur la plateforme ou l'impériale. Des « trains ouvriers » à**

tarifs réduits (0,30 F) circulent de 5h15 à 7h00 heures. À bord de ces voitures, on peut obtenir des tickets pour le même trajet au retour, le jour même, à tarif réduit également, valables à partir de 16h00. « *Les convois où est accordé le tarif ouvrier circulent seulement aux heures d'entrée et de sortie des ateliers.* »

En 1910, le renouvellement des concessions provoque des renégociations de prix mais les nouvelles conventions maintiennent, pour les Nogentais, les tarifs existants (Noisy - Paris = 0,85 F en 1^{ère} classe et 0,55 F en 2^e classe) et baissent l'aller-retour ouvrier à 0,35 F. Le « retour ouvrier » n'est plus obligatoirement après 16h00 et peut maintenant être effectué à n'importe quelle heure hors trains à tarif double (après 23h00).

« *Des avantages tarifaires importants sont accordés aux ouvriers. Tout d'abord, le tarif de 2^e classe est appliqué à toutes les places sur les services matinaux partant avant 7 h 00 ou 7 h 30 suivant la saison. De plus, il est maintenant possible d'aller à son travail le matin et de regagner son domicile le soir en utilisant un billet d'aller et retour dont le prix est celui d'un voyage majoré seulement de 5 centimes.* » [0,30 F + 0,05 F au lieu de 0,30 F x 2 auparavant]

Sont considérés comme trains ouvriers ceux qui, d'après l'horaire, arrivent à leur point terminus avant 7h30 du matin du 1^{er} novembre à fin février et avant 7h00 du matin du 1^{er} mars au 31 octobre.

Après la fin de la guerre, les prix montent. Une grève du personnel oblige les compagnies à augmenter les salaires, à réduire la journée de travail à huit heures (on parle également en France de la « semaine anglaise », dans laquelle on arrête le travail le samedi à midi), à accorder trois semaines de congés et à avancer à 55 ans l'âge de la retraite. On doit bien, alors, autoriser les compagnies à augmenter les tarifs, **une première fois en 1919** : « [...] *Extra-muros, le tarif kilométrique est fixé uniformément à 0,07 F en 1^{ère} classe et 0,05 F en 2^e [...]* ». Ce qui ne change que peu le tarif Noisy - Paris pour les Chemins de Fer Nogentais : 0,85 F en première classe et 0,60 en seconde.

Puis les tarifs augmentent à nouveau en 1920 : « *La hausse des prix des transports est très importante. [59 % en 1^{ère} et 64 % en 2^e classe] Extra-muros, le tarif kilométrique, servant de base à la fixation du prix des sections, est porté, en 1^{ère} classe de 0,07 à 0,11 F et en 2^e classe de 0,05 à 0,08 F.* ». Ce qui fait : 1,32 F en première et 0,97 F en seconde

« *Les tickets « aller et retour » sont utilisés par les ouvriers et employés, le matin et le soir, et des tarifs réduits, ainsi que des avantages particuliers (priorité de montée, places assises réservées), sont accordés aux mutilés et aux aveugles de guerre, porteurs de la carte de priorité délivrée par la Préfecture de Police.* »

LES HORAIRES ET LA CAPACITÉ DE TRANSPORT :

Autre « sujet fleuve » qui pourrait remplir des dizaines de pages ! Il ne se passe pratiquement pas d'année sans qu'il y ait des réclamations, protestations, pétitions ... À la différence des tarifs, les horaires et les nombres de voitures en circulation sont d'abord proposés au Conseil Général du Département de la Seine par les compagnies de tramways avant d'être entérinés (dans les grandes lignes) par l'autorité départementale.

Pour résumer, de l'avis des usagers, il n'y a jamais assez de voitures et de places dans ces voitures. Et de l'avis de la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais, il y a trop de trains et de places dans ces trains et donc les lignes sont déficitaires !

En 1901, à la création de la ligne, le service est établi à demi-heure. « *Les départs de Noisy-le-Grand pour Paris ont lieu de 5 h 46 à 23 h 46, aux minutes 16 et 46 [On a lu aussi quelquefois 15 et 45, ou encore 11 et 41]. Le parcours dure 50 minutes [en théorie ...]. Au début du siècle, il n'existe pas de carte pour les travailleurs mais des « trains ouvriers » de 2^e classe [le matin uniquement] dans lesquels le tarif ne doit pas excéder la moitié du tarif plein, avec perception minimum de 5 centimes.*

Les convois où est accordé le tarif ouvrier circulent seulement aux heures d'entrée et de sortie des ateliers. »

Il existe également des services partiels, qui partent de la mairie de Bry (en alternance avec les départs de Noisy) et qui s'y arrêtent au retour car cet arrêt est toujours resté « terminus intermédiaire ».

Très tôt, fin 1901, les voitures qui circulent le soir après 22h00 sont supprimées car, comme l'explique la Compagnie des Nogentais, « *Le chiffre trop restreint - presque nul - de voyageurs à cette heure, nous a en effet décidés à prendre cette mesure, nos recettes sur cette ligne ne nous permettant pas de faire des dépenses inutiles.* »

La correspondance avec les trains, au départ et à l'arrivée, de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est à la gare de Nogent-Le Perreux-Pont de Mulhouse ou des trains de la Bastille à la gare de Nogent-Vincennes est un des critères important pour les horaires des tramways. Ceci provoque de nombreuses réclamations et pétitions au fil du temps et surtout au gré des modifications des horaires des trains. Ainsi en 1902, les habitants de Bry-sur-Marne déposent une pétition pour obtenir des correspondances avec les trains arrivant après 23h00 en été et 22h00 en hiver, la dernière voiture ayant quitté le Pont de Mulhouse dix minutes avant l'arrivée du train. Ce qui fait écrire aux signataires de la pétition qu'ils sont : « *séparés de Paris, où ils ne peuvent rester à dîner chez des parents ou amis, ni même aller au théâtre, à moins d'avoir deux kilomètres à faire à pied, à des heures tardives. C'est aussi pourquoi grand nombre de propriétés restent à louer, ce qui cause un grave préjudice aux propriétaires en même temps qu'aux intérêts communaux.* »

Le nombre et les horaires des « trains ouvriers » sont également un sujet fréquent de réclamation auprès de la Compagnie. Par exemple, en juin 1904, on peut constater que le premier « service ouvrier » qui partait de Noisy à 5h15 a été supprimé puisque le Conseil Municipal demande son rétablissement « *car ce départ permettait aux ouvriers d'arriver d'assez bonne heure à Paris.* ». Il ne reste donc plus que celui de 5h46 (ou 45) ?

En septembre 1905, les C.F.N. répondent par la négative mais expliquent pourquoi, aux demandes du conseil municipal :

Première demande : création d'un deuxième train ouvrier le matin à 6h16.

Réponse : « *Nous avons déjà un train ouvrier de 54 places sur lesquelles 12 en moyenne sont occupées. Un second train ne semble donc pas nécessaire.* »

Deuxième demande : prolongement jusqu'à Noisy-le-Grand de la navette de Bry-sur-Marne

Réponse : « *Vous demandez des trains supplémentaires, nous avons déjà 34 départs alors que notre Cahier des Charges nous en impose 16 : nous offrons donc au public 1800 places pour une moyenne de 250 occupées.* »

En 1909, on commence à parler de « trains de théâtre » qui quitteraient la Porte de Vincennes après minuit. Dans un premier temps, la Compagnie répond favorablement : « *Pour les trains de théâtre, à titre d'essai, les mercredis et samedis, le train qui dessert actuellement Bry-sur-Marne prolongera son parcours jusqu'à Noisy-le-Grand.* » On verra ensuite que ce service a été très disputé.

Aux demandes toujours renouvelées de création de nouveaux trains ouvriers le matin, « *il est répondu qu'il résulte des pointages effectués ces temps derniers que le trafic matinal ne saurait aucunement justifier la création d'un nouveau train à tarif réduit.* »

Toujours en juin 1909, devant la popularité grandissante des Bords de Marne, la Municipalité s'inquiète que « *pendant l'été, la population flottante de Noisy-le-Grand est très importante* » et émet le vœu que « *le service des voitures soit augmenté en semaine jusqu'à 10 heures*

du matin et le soir à partir de 4 heures. Et que les dimanches et jours de fête le service soit augmenté toute la journée. Le tout du 15 avril au 15 octobre. »



Il n'est, en effet, pas rare que les files d'attente atteignent des longueurs importantes (coll. C. Lassarat)

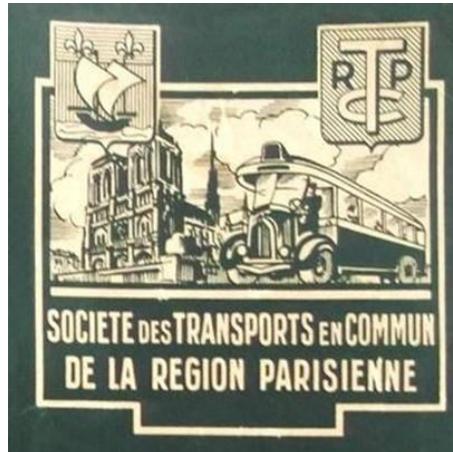
En mai 1910, on rapporte au Conseil Municipal « des pannes qui se produisent très souvent depuis quelque temps » ainsi qu'un « manque de voitures dite baladeuses », ces remorques ouvertes à tous les vents que l'on attèle derrière les motrices.

En avril 1911, le Conseil Municipal, « considérant la perturbation apportée dans les correspondances entre les Chemins de Fer Nogentais et la ligne de l'Est par la suppression de l'écart de 5 minutes entre les heures intérieures et extérieures des Gares, invite Mr le Maire à demander à la Compagnie Nogentaise de modifier ses horaires de façon à obtenir une correspondance plus facile à la gare de Nogent-le Perreux. »

En juin 1911, on réitère la demande d'attelages « pour assurer le service des voyageurs au moyen de baladeuses ou autrement, les samedis soirs et veilles de fêtes, principalement à partir de 4 heures 30' du soir. »

En 1919 et 1920, le train ouvrier du matin à 5h43 étant notoirement insuffisant, le conseil municipal appuie une nouvelle pétition des habitants et continue d'en demander un deuxième à 6h15 ainsi que le retour de l'éclairage normal des voitures. On commence également à s'inquiéter de la capacité de transport du soir « en demandant à la Compagnie des Chemins de fer Nogentais d'atteler une remorque aux voitures faisant le service de Paris - Noisy à partir de 6 heures du soir. » En avril 1920, ces demandes finissent par aboutir puisque les C.F.N. annoncent que « depuis le 1^{er} avril elle a mis en circulation un nouveau train qui part du terminus de Noisy à 6h15 pour Paris » Et concernant le retour vers Noisy à partir de 18h00, « des voitures d'attelage sont mises à chaque train à destination de Noisy-le-Grand ; ces voitures d'attelage sont arrêtées à la station de Bry sur Marne et la voiture motrice continue [seule] le trajet jusqu'à Noisy-le-Grand. Cette disposition a été adoptée après pointages, le nombre des places offertes par la motrice étant suffisant. »

1921 : LA CRÉATION DE LA S.T.C.R.P. (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne)



Revenons quelques années en arrière : les lourdes dépenses occasionnées par le passage à l'électricité, les désastres de l'inondation de janvier 1910, ajoutés aux pertes liées à la guerre et à l'augmentation des prix de l'après-guerre amènent les principales compagnies de tramways à baisser pavillon dès 1919. C'est dans ce contexte que le préfet et le département de la Seine imposent, dès 1920, l'unification des réseaux de surface. Le but est de faciliter l'extension d'un réseau que l'on veut plus cohérent, et donc plus efficace et moins coûteux.

Le 1^{er} janvier 1921 la STCRP débute réellement son activité. La convention d'affermage, signée en septembre 1920, puis approuvée par décret en décembre, représente son acte de naissance. Cette convention lui confie l'exploitation de 112 lignes de tramways, de 41 lignes d'autobus, le réseau de la compagnie des Bateaux Parisiens ainsi que quelques lignes de chemin de fer. Pour ménager la défunte C.G.O. (Compagnie Générale des Omnibus), la plus importante, c'est son président, M. André Mariage, qui est placé à la tête de la nouvelle compagnie privée de service public parisienne. Cette nouvelle société va marquer les transports parisiens pour les 20 années à venir mais les tramways s'arrêteront bien avant puisque la dernière motrice de la ligne 120 de la S.T.C.R.P. rentrera définitivement au dépôt de la Maltournée au soir du dimanche 13 mai 1934.

Mais ceci est une autre tranche d'histoire qui sera abordée dans un prochain numéro de notre bulletin.

Michel Jouhanneau

SOURCES :

Archives Municipales de Noisy-le-Grand : 32W1.1, 32W1.2 et 32W3a ainsi que extraits des Délibérations Municipales. Affiches. Document « *Le tramway à Noisy-le-Grand* » de Valérie Barbier / Service Archives-Documentation NLG, fév. 1990. Article « *Un tramway nommé ... Désir* » extrait de Noisy-Mag n°52, juillet 2000. Article « *Sur les traces du tramway* » extrait de Noisy-Mag n°. Article « *1901 : le tramway arrive à Noisy* » extrait de Noisy-Mag n° 146

Archives Municipales de Bry-sur-Marne : « *Histoire de Bry-sur-Marne* » d'Adrien Mentienne, « *Histoire de Bry-sur-Marne* » de Vincent Roblin

Archives Municipales de Neuilly-sur Marne : extraits des Délibérations Municipales, mémoire « *Tramways à vapeur de l'Est-Banlieue* » signé Fribourg, mémoire « *Tramway de Rosny-sous-Bois à Neuilly-sur-Marne* » signé Dufranc-Macquart, cartes de Bry-sur-Marne et cartes postales

Archives Municipales de Paris : 25W109, 25W144, 25W279 et 25W295

Archives Municipales de Villiers-sur-Marne : extraits des Délibérations Municipales. Articles extraits de Revue (ou Bulletin) de la Société Historique de Villiers-sur-Marne n°4, n° 16, n° 17, n°25. Cartes postales

Archives départementales de la Seine-Saint-Denis : 93/257, 93/1287 et 93/1288

Archives Départementales du Val de Marne : dépôt de Bry : 2O2 à 2O5 et D45Z3

Archives de la RATP : fascicules « *Rapports du Conseil d'Administration des Chemins de Fer Nogentais* » sur les comptes des exercices 1910 à 1918. « *Notice sur les Tramways à air comprimé des Chemins de Fer Nogentais et sur les régions qu'ils traversent* » du Dr Edouard Delthil. Revue « *Les cahiers de la mémoire* » n°6, juillet 2001

Archives Ligne 120 : 2R127

Brochure RATP « *Des lignes d'histoires - La Grande Guerre et les transports parisiens* » juin 2014

Association François-Xavier Donzelot - Neuilly-sur-Marne et son histoire : « *Neuilly-sur-Marne - 1000 ans (998-1998)* » de Association FX Donzelot. Fascicule « *Le Fer, Histoire des Transports à Neuilly-sur-Marne de 1840 à nos jours* » de Association FX Donzelot, Hors-série n°4, Avril 1993. Articles de presse.

Société Historique de Noisy-Champs-Gournay : panneaux exposition « *Le tramway à Noisy* ». Fascicule « *Le tram Vincennes-Gournay - 1887-1937* » de la SHNGC, 2010

Société d'Histoire et Musée de Rosny-sous-Bois : « *Cent ans de transport en commun dans la banlieue-est de Paris* » de Marc Saunier, hors-série décembre 1987. « *Cent ans de Transports en commun dans la région parisienne* » de Louis Lagarrigue, 1955, tomes I, II, III et IV. « *Les tramways parisiens* » édition Atlas 2012. Article « *En souvenir des tramways Nogentais* » de Louis Berrier. « *Les transports parisiens* » de Pierre Merlin, 1967. Fascicule « *Histoire des tramways à Rosny-sous-Bois* » de Pierre Dijol. Cartes postales

AMTUIR (Association pour le Musée des Transport Urbains, Interurbains et Ruraux) :

site Internet de l'association et « *Les tramways parisiens* » de Jean Robert.

FORUM BUS PARISIENS : « *Voyage à travers le passé* » « *Historique des lignes de trams STCRP* » « *Ligne 120 Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes* » : site Internet

WIKIPEDIA : « *Les Chemins de Fer Nogentais (C.F.N.)* » : site internet

REMERCIEMENTS :

Valérie Barbier des Archives Municipales de Noisy-le-Grand, **Patrice Cauderlier** de l'Association François-Xavier Donzelot, **Roland Cardot** et **Claude Desmazures** de la Société d'Histoire de Noisy, Gournay, Champs, **Pierre Dijol** de la Société d'Histoire et du Musée de Rosny-sous-Bois, **Laela Elhammioui** des Archives Municipales de Villiers-sur-Marne, **Françoise Lachassinne** des Archives Municipales de Neuilly-sur-Marne, **Laurence Loy** des Archives de la RATP, **Vincent Roblin** des Archives Municipales de Bry-sur-Marne, ...