

Le Bulletin de NLGH

Numéro hors série

Date de parution : Octobre 2017



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 :

jouhanneum@gmail.com

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

Michel Jouhanneau : *Histoire du tramway de Noisy-le-Grand : 1890—1934*



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>

LE TRAMWAY DE NOISY-LE-GRAND 1890 – 1934

Ce Bulletin hors-série est une compilation de trois articles parus précédemment dans le Bulletin de NLGH.

1^{ère} partie : page 2

L'installation - 1890 - 1904

(Bulletin de NLGH n° 6 de Mai 2015) :

2^{ème} partie : page 33

Les Chemins de Fer Nogentais (CFN) - 1901 - 1920

(Bulletin de NLGH n° 9 de Septembre 2016)

3^{ème} partie : page 70

La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP) - 1920 - 1934

(Bulletin de NLGH n° 10 de Mars 2017)

LE TRAMWAY À NOISY-LE-GRAND

1^{ère} PARTIE : L'INSTALLATION

1890-1904

Assurément, le début du XX^e siècle est, pour Noisy-le-Grand, la « Belle Epoque » qui voit l'ouverture de notre bourgade à son temps et à son environnement. Le tramway constitue l'épine dorsale de cette intégration car il permet les échanges de voyageurs dans les deux sens : bien sûr, il transporte les Noiséens vers leur lieu de travail, principalement Paris, mais 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.

L'installation du tramway à Noisy-le-Grand constitue néanmoins un « feuilleton » qui a duré plus de quinze ans, chargé de péripéties et de rebondissements divers et variés : il n'y eut pas moins de six projets, des batailles politiques, des concurrences sauvages, des querelles personnelles, des procédures judiciaires allant jusqu'à la Cour de Cassation, la perte d'un dossier, des campagnes contre le maire de l'époque, avant de voir enfin ses deux inaugurations.

LA SITUATION AVANT LE TRAMWAY

En cette fin du XIX^e siècle, Noisy-le-Grand n'est encore qu'un bourg d'environ 2 000 habitants. Le « pays », comme on appelle les villages, est surtout agricole. La révolution industrielle ne l'a pas encore touché : les activités manufacturières sont plutôt concentrées vers Noisiel, quelques kilomètres plus à l'est, avec les usines Meunier. Noisy reste un lieu de villégiature et de promenades un peu à l'écart avec ses guinguettes des bords de Marne et de la Rive Charmante, destinations favorites des promeneurs et des canotiers du dimanche.



Collection Hélène Teissèdre

Après la guerre de 1870, sous la Troisième République, certaines communes des alentours, comme Bry-sur-Marne ou Villiers-sur-Marne, sont peu à peu desservies par le tramway ou le train. Les Noiséens, eux, n'ont encore à leur disposition que peu de « voies de communication rapide », comme on appelle les « transports en commun » à cette époque, pour rallier Paris, leur destination principale.

Le 21 août 1887, la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais (CFN) fondée, entre autres, par Adrien Mentienne, ancien maire de Bry-sur-Marne et Louis Mékarski, ingénieur français inventeur de la traction à air comprimé, met en service une ligne de 11,6 km reliant le Château de Vincennes à l'Asile de Ville-Evrard (propriété de la ville de Paris) en passant par le pont de Mulhouse à Nogent-sur-Marne et La Maltournée à Neuilly-Plaisance, où sont situés son dépôt ainsi qu'une des usines pour produire l'air comprimé (à peu près à l'emplacement de l'actuelle station du RER A). Cette ligne n° 1 connaît tout de suite un grand succès. Elle en a encore plus quand elle est prolongée du Château de Vincennes jusqu'à la Porte de Vincennes à Paris en Juillet 1892, car elle facilite le trafic et permet aussi aux Parisiens de visiter le Bois de Vincennes le dimanche.



Collection MJ

Déjà, en 1886, la construction de cette ligne a des échos jusqu'à Noisy puisque le maire, Alfred Nettement, espère lors du conseil municipal du 13 février que « *dans un avenir bien prochain, Noisy sera relié à ce tramway soit par le nouveau pont sur la Marne, soit par un embranchement partant de la gare de Mulhouse [à Nogent] et traversant Bry.* » On peut noter à cette occasion que deux options coexistent déjà : par le pont de Neuilly, qui ne sera inauguré qu'en mai 1889, ou bien en traversant le « Petit-Bry » comme on appelle familièrement Bry-sur-Marne à l'époque.

Le 2 octobre 1887, Théophile POILPOT, artiste peintre de renommée internationale, est élu maire de Noisy-le-Grand et l'année suivante, le conseil municipal du 30 novembre 1888 se soucie de l'adaptation de son réseau routier à l'installation d'une ligne de tramway : « *M. le Maire expose que le projet de tramway entre Noisy et Bry-sur-Marne ou entre Noisy et Rosny-sous-Bois par Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne ne pourra être suivi d'une solution favorable qu'autant que la pente de la route départementale soit modifiée. [...] Considérant que le Chemin de Grande Communication*

n° 75 [route de Bry à Noisy, actuelle rue Pierre Brosolette] *présente à son entrée vers Bry-sur-Marne, une déclivité considérable [...]* ». Là encore, les deux options sont toujours présentes : Noisy vers Bry ou bien Noisy vers Rosny-sous-Bois, par Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne.

Le 27 Décembre 1888, la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais (CFN) met en exploitation sa ligne n° 3 grâce à un embranchement depuis Nogent-Pont de Mulhouse jusqu'à Bry-sur-Marne-Mairie parcouru par des motrices à air comprimé « type Mékarski », à traction à air comprimé.



Collection MJ

On ne parle pas encore de prolongation jusqu'à Noisy mais quelques semaines avant ce prolongement jusqu'à Bry, des contacts ont lieu entre le maire de Noisy et M. Mentienne, administrateur des Chemins de Fer Nogentais, pour une proposition de correspondance par omnibus à cheval, concurrente de celle de la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) entre Bry et Noisy.

Sa proposition n'obtient pas de suite de la part de Noisy, mais rappelons qu'Adrien Mentienne, est l'ancien maire de Bry-sur-Marne et qu'il continue de marquer son intérêt pour le développement de notre « pays » puisqu'il possède encore des propriétés de famille à Noisy.

Par contre la prolongation de la ligne de tramway de Bry jusqu'à Noisy constitue un chapitre financier bien différent que M. Mentienne explique au maire de Noisy dans un courrier du 18 novembre 1888 : « [...] *cela se fera plus tard, vous savez combien les formalités sont longues pour obtenir une concession ; mais nous ne les commencerons que lorsque les habitants de Noisy auront par souscription entre eux, réuni environ 125 000 F qu'ils nous remettraient contre des actions ou des obligations. [...] je sais à l'avance que beaucoup de propriétaires et même des cultivateurs, sont prêts à souscrire dans les conditions que j'indique. [...]* »

A cette époque et suivant leur destination finale dans Paris, les Noiséens ont le choix entre diverses solutions « sur rails », dont les départs sont tous situés hors de la commune :

- ils peuvent rejoindre la mairie de Bry-sur-Marne, reliée depuis 1888 par la ligne de tramway n° 3 des Chemins de Fer Nogentais (CFN), au château de Vincennes et prolongée en 1892

jusqu'à la Porte de Vincennes à Paris. Ce trajet peut être accompli par leurs propres moyens ou grâce à l'Omnibus à cheval des « Correspondances du Chemin de Fer » de la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) ou de la Compagnie Levasseur, partant toutes deux de la grille du parc de Villeflix (actuelle Place de la Division Leclerc) vers Bry et Nogent.

- **ou bien ils peuvent quitter le tramway qu'ils ont pris à la mairie de Bry-sur-Marne, à la gare de Nogent-Le Perreux**, où ils trouvent les trains de la ligne Mulhouse - Paris de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est qui les emmènent depuis 1856 à la gare de l'Est à Paris. Ils peuvent encore quitter ce même tramway plus loin, à la **gare de Nogent-Vincennes** (nommée aussi gare de l'Est) pour prendre le train de la ligne Verneuil l'Etang - Paris-Bastille, établie depuis 1859 par la même Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

- **ou enfin, ils peuvent rallier la gare de Villiers-sur-Marne**, où ils trouvent les trains déjà évoqués ci-dessus de la ligne Mulhouse - Paris des Chemins de Fer de l'Est. Cette gare est plus éloignée de la capitale que celle de Nogent et donc le prix du billet de train est plus élevé, expliquant pourquoi la gare de Nogent-Le Perreux (Pont de Mulhouse) a la préférence des usagers. Elle est également desservie par les omnibus à cheval des « Correspondances du Chemin de Fer », partant également de la grille du parc de Villeflix vers la gare de Villiers.



Un omnibus à cheval à la gare de Villiers-sur-Marne (collection MJ)

Dans le même temps, sur la Marne, les « coches d'eau » sont également un moyen de transport très utilisé. Certaines compagnies desservent entre autres, Nogent, La Maltournée, Bry, Neuilly, Gournay, ... mais Noisy, n'étant pas doté du ponton d'embarquement adéquat, ne peut pas bénéficier de ce service.

Il faut donc à un Noiséen qui voudrait emprunter ce moyen de transport jusqu'à Paris, prendre la diligence et se rendre au ponton de Bry ou bien descendre jusqu'à la Marne à Noisy, traverser la rivière grâce à la nacelle ou au bac et se rendre au ponton de Neuilly.

En février 1886, le maire de Noisy, Alfred Nettement, rencontre le Directeur de la Compagnie des Bateaux Express qui lui laisse entrevoir que « *Noisy aurait donc son escale* ».

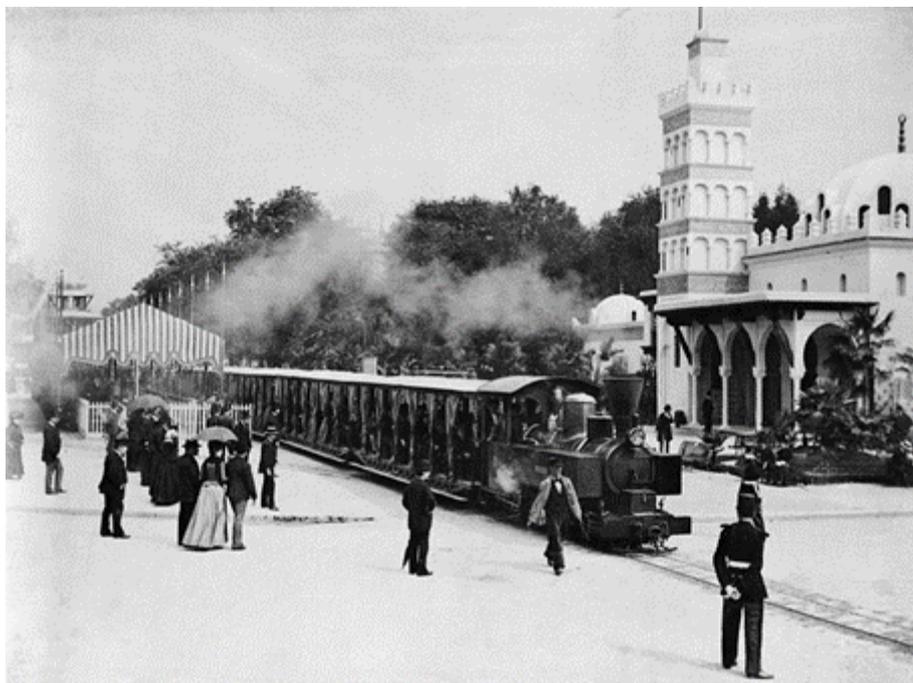
Malheureusement, on ne constate par la suite aucune trace de ce service fluvial certes séduisant mais aléatoire car la navigation peut être fortement modifiée, voire même annulée, par temps de brouillard, de crue ou quand la Marne est gelée.

A partir de 1890, la municipalité explore plusieurs pistes. Fait-elle jouer la concurrence ? En tout cas, pendant plus d'une dizaine d'années, il n'y eut pas moins de six projets qui se sont développés, entrecroisés, concurrencés aux yeux et dans les pensées des Noiséens. C'est donc avec un énorme intérêt que les habitants vont suivre les péripéties de ce projet d'installation du tramway à Noisy, qui sera pendant près de vingt ans l'axe principal de la politique municipale.

LE PROJET DECAUVILLE

En mars 1890, les Etablissements Decauville Aîné, contactés par le maire, Théophile Poilpot présentent le premier projet.

Cette société propose une ligne de chemin de fer à voie étroite qui relierait Noisy-le-Grand à Bry sur Marne. Ces voies sont faciles à établir et à démonter et, de plus, peu coûteuses. La société Decauville présente toutes les garanties de sérieux technique et commercial.



Train Decauville de l'Exposition Universelle de Paris en 1889 (Coll. MJ)

Mais, à cette époque, on fait plusieurs reproches aux locomotives à vapeur : d'abord la fumée qui est, dans la traversée du village, une pollution certaine, puis les risques d'incendies à cause des escarbilles incandescentes rejetées par le foyer et les risques d'explosion. De plus la gêne occasionnée par les rails en relief des voies étroites est à prendre en compte. Il est certain que ces inconvénients ont compté dans la décision de ne pas poursuivre ce projet à Noisy.

LE PROJET FRIBOURG

En septembre 1890, le maire reçoit une nouvelle proposition de Monsieur Fribourg, représentant la Société Française d'Etudes, qui projette de demander une concession pour un tramway reliant Noisy-le-Grand à la Porte de Pantin à Paris. Le tracé traverse un grand nombre de localités dont

Noisy, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Le Raincy, Bondy et Pantin avant d'arriver à Paris. Là encore, il est question de traction mécanique c'est-à-dire à vapeur, mal perçue à l'époque.

Les négociations pour mettre d'accord toutes les municipalités et les départements traversés furent-elles trop compliquées ou trop longues ? On n'a pas plus de détails sur ce projet qui ne fut pas retenu non plus.

DEUX PROJETS EN CONCURRENCE : Gresse et Joncourt (Ville-Evrard-Rosny) contre Chemins de Fer Nogentais (Neuilly-Rosny)

A partir de 1891 et pendant 4 ans, la municipalité de Noisy-le-Grand se retrouve coincée entre deux projets concurrents qui ne sont pas, à l'origine, situés sur le territoire de la commune.

D'une part, le projet Gresse et Joncourt, prévu à l'origine pour relier l'hôpital de Ville-Evrard à la gare de Rosny-sous-Bois (ligne Paris-Gare de l'Est - Mulhouse de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est) via Neuilly-sur-Marne (par le boulevard du Centre), pourrait également desservir Noisy en traversant la Marne sur le tout nouveau pont de Neuilly, avec un terminus à la grille du parc de Villeflix (actuelle Place de la Division Leclerc). Il transporterait en 28 minutes les voyageurs de Noisy à la gare de Rosny et prévoit dix trains par jour dans chaque sens, dont les départs et arrivées correspondent aux horaires des trains des Chemins de Fer de l'Est.

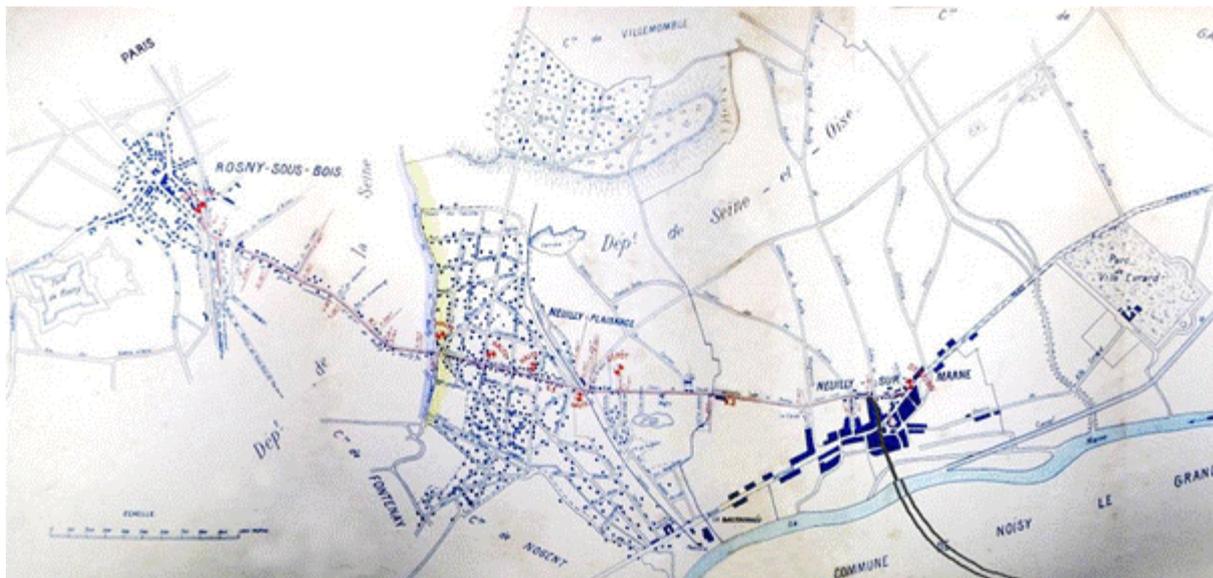
Début 1891, le maire de Noisy reçoit donc une proposition officielle de MM. Gresse (géomètre à Neuilly-Plaisance) et Joncourt (entrepreneur de travaux publics à Chauny dans l'Aisne), associés pour l'occasion, dans laquelle ces messieurs ont « *l'honneur de vous informer que nous nous proposons de construire, avec nos propres ressources, un tramway à traction de moteurs mécaniques qui relierait directement Noisy-le-Grand à la station de Rosny-sous-Bois, en desservant, à son passage, Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance.* »

Le conseil municipal de Noisy crée, pour étudier et soutenir ce projet, un « *Comité d'initiative pour la Construction du Tramway de Noisy-le-Grand à Rosny-sous-Bois* » présidé par M. Renaux, adjoint au maire.

Ce projet, fait d'ailleurs dire au conseil municipal que « *l'établissement d'une ligne de tramway qui relierait directement Noisy-le-Grand à la station de Rosny-sous-Bois (Seine), en desservant à son passage Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance, donnerait une grande satisfaction aux intérêts de la population des localités desservies. [...] Par ces motifs, approuve, dans son ensemble, le tracé présenté par MM. Gresse et Joncourt et émet le vœu que les pouvoirs publics facilitent à ces Messieurs l'exécution de leur projet et ce, dans le plus bref délai possible* »

Il est certain que les phrases les mieux accueillies par le comité d'initiatives et par le conseil municipal lors de cette séance sont que MM. Gresse et Joncourt se proposent de construire cette ligne « *avec [leur] propres ressources* » et que, pour l'exécution de ce projet « *[...] ils ne demandent aucune garantie à la commune ni au département.* » Ces messieurs ne sont toutefois pas des philanthropes, comme on le verra plus loin.

Notons au passage que ce projet Gresse et Joncourt est une sorte de « serpent de mer » qui apparaît pour la troisième fois en six ans, héritier d'un projet d'avril 1885. L'idée émanait d'un certain M. De Maisonneuve « *parti sans laisser d'adresse* », puis s'appela « *projet Dufranc-Macquart* » avant de devenir « *Gresse et Joncourt* ». La déviation de ce tracé afin de desservir Noisy, envisage de traverser la Marne par le tout nouveau Pont de Neuilly dont la capacité à recevoir un tel poids n'est d'ailleurs pas certaine.



Projet Gresse et Joncourt : tracé de la ligne ou l'on peut voir, esquissé au crayon, le prolongement vers Noisy par le futur pont de Bry
(Archives municipales Noisy-le-Grand)

Malgré un « lobbying » intensif à Noisy ainsi que dans les autres communes intéressées (Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Rosny-sous-Bois), ce projet va, dès le dépôt du dossier, cumuler les retards et se perdre dans les méandres administratifs.

En juin 1891, M. Gresse adresse à M. Renaux, une lettre dans laquelle il rejette la responsabilité des retards et précise que *« Nous sommes prêts à construire immédiatement toute la ligne et ce sans avoir recours à aucun emprunt local, mais vous comprendrez [...] que la garantie de 2 500 F que vous nous offrez, après avoir parlé de 32 000 F, est si peu en rapport avec l'importance de l'entreprise que nous ne pouvons nous risquer dans cette affaire, surtout avec la perspective d'une concurrence subventionnée par le Chemin de Fer de l'Est. »*

En effet, à cette époque, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, concessionnaire de la ligne Paris-Gare de l'Est - Mulhouse - Bâle, octroie une subvention annuelle aux transporteurs concessionnaires, comme la CGO ou la Compagnie Levasseur, qui desservent ses gares de Nogent-Pont de Mulhouse et de Villiers-sur-Marne depuis Noisy-le-Grand avec des départs à la grille du parc de Villeflaix.

M. Gresse continue dans la même lettre en exposant l'idée géniale qui sera d'ailleurs reprise plus tard par le conseil municipal de Noisy ainsi que par les Chemins de Fer Nogentais : *« Il importe donc pour que notre projet soit réalisable, que cette Cie [des Chemins de Fer de l'Est] s'engage à nous donner, lors de notre mise en exploitation, la subvention qu'elle sert actuellement à votre omnibus. »*

En juillet 1891, un courrier du maire à MM. Gresse et Joncourt les informe de la dernière décision du conseil municipal :

« [...] Cette assemblée a pris votre demande en considération et s'engage à vous accorder une subvention de Deux mille cinq cent francs pendant dix ans. Cet engagement est, bien sûr, subordonné à la conclusion du traité qui doit intervenir entre votre Société et la Commune de Noisy-le-Grand. [...] »

Il paraît donc entendu qu'une subvention annuelle de 2 500 F pendant dix ans pourrait suffire et peu importe qui la verserait des Chemins de Fer de l'Est ou de la Commune de Noisy-le-Grand !

D'autre part, le projet concurrent des Chemins de Fer Nogentais propose de relier Neuilly-Plaisance-La Maltournée, où se trouve leur dépôt, à la gare de Rosny-sous-Bois. Ce tracé part perpendiculairement au boulevard de la Marne (actuel boulevard Gallieni - RN 34) en accotement de la voie ferrée de la Plâtrière, où Mékarski fit ses premiers essais de traction à air comprimé, et passe au rond-point du Chalet. L'important à retenir concernant cette ligne est qu'elle n'est pas susceptible de desservir Noisy. Donc, si ce dernier projet des CFN était retenu par les pouvoirs publics, il exclurait, de fait, Noisy-le-Grand de toute desserte vers Rosny et de sa gare vers Paris, puisque il ne desservirait pas notre commune !

Ce qui explique que la municipalité de Noisy va faire tous ses efforts auprès des Pouvoirs Publics (ministres, préfets, sous-préfets, Ponts et Chaussées, Services départementaux de contrôle, ...) pour dire tout le bien qu'elle pense du projet « Gresse et Joncourt » et tous les bienfaits que pourraient en retirer la commune de Noisy, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est ainsi que tous les environs.

Dans le même temps, elle n'a pas de mots assez durs pour fustiger le projet des CFN qui serait « *une catastrophe pour Noisy* ». Comme l'explique le maire, Théophile Poilpot, dans une lettre du 15 février 1892 au ministre des Travaux Publics « *il ne relierait nullement entre elles les quatre localités que nous représentons [Noisy, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Rosny] enfin, s'il était adopté, il créerait à Noisy-le-Grand une situation aussi exceptionnelle que désastreuse [et représente donc] un préjudice irréparable [pour] cette localité. [...] Nous espérons, M. le Ministre, qu'après cet exposé succinct, vous ne donnerez pas suite au projet de la Cie Nogentaise qui ne peut satisfaire que quelques intérêts privés et que vous voudrez bien prendre en considération la dernière demande de concession qui vous a été adressée le 30 novembre 1890 par M.M. Gresse et Joncourt et dont le tracé [...] donnerait pleine satisfaction aux populations de toute la région dont nous sommes ici les fidèles interprètes. [...]* »

Enfin, le 1^{er} Décembre 1894, après maintes délibérations, plusieurs enquêtes publiques, d'innombrables échanges de courriers, de propositions et contre-propositions, et contre l'avis d'une bonne partie de la population des villes concernées, le projet des CFN voit le jour et une ligne de rocade à traction à air comprimé est créée entre La Maltournée et Rosny-sous-Bois permettant de rabattre les voyageurs sur cette gare des Chemins de Fer de l'Est.



La gare de Rosny-sous-Bois avec une voiture des Nogentais et une diligence à cheval des « Correspondances du Chemin de Fer » (Collection Société d'Histoire de Rosny-sous-Bois)

Cette mise en service sonne de fait le glas du projet Gresse et Joncourt. Dans cette décision, il faut considérer que les Chemins de fer Nogentais bénéficient d'une « vitrine technologique » que leurs concurrents n'ont pas à leur disposition. Les CFN ont déjà construit de toutes pièces et exploitent depuis un certain temps plusieurs lignes de tramway avec du matériel à traction à air comprimé, propre et non-polluant alors que MM. Gresse et Joncourt en sont à leur coup d'essai avec du matériel à vapeur. Il est certain aussi que les CFN, en tant que compagnie fonctionnant déjà depuis plusieurs années, bénéficient, en plus de leur savoir-faire technologique, de relais et d'appuis auprès des instances décisionnaires et des Pouvoirs Publics dont MM. Gresse et Joncourt n'ont aucun équivalent.

LE PROJET RABIER

Le 08 mai 1892, succédant à Théophile Poilpot, M. Eloi François GIROD est élu maire de Noisy-le-Grand avec, comme adjoint, monsieur Philibert VILLEMMAIN

En août 1892, un cinquième projet, émanant de M. Rabier, architecte, 9 rue du Louvre à Paris, connaît une réponse négative. Cette étude est présentée dans un mémoire chiffré très détaillé dont le total s'élève à 200 250,00 F pour 16 trains par jour dans chaque sens et une prévision de fréquentation de 150 000 voyageurs par an. Elle propose l'établissement d'une ligne entre Noisy-le-Grand et Bry-sur-Marne, passant par le bas du « Parc de Bry » en suivant l'allée de Rigny, moyennant la constitution d'un capital de 200.000 F. « *Le conseil [municipal] considérant que les estimations de M. Rabier sont exagérées et les voies et moyens qu'il propose en dehors de ses attributions, rejette à l'unanimité la demande présentée.* »

Il faut garder en mémoire qu'à cette époque, la municipalité de Noisy est déjà très engagée et même un peu coincée, entre les projets de MM. Gresse et Joncourt et celui des Chemins de Fer Nogentais vers Rosny-sous-Bois. Alors pourquoi retenir un projet de plus ?

M. Rabier revient à la charge en septembre de la même année en détaillant le mode de financement prévu par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 (participation de l'Etat sous certaines conditions) et « *[s]es propositions, sont renvoyées à la Commission des Voies de Communication pour étude* » mais là encore, la réponse est négative.

LE PROJET DES CFN : prolongement de la ligne n°3 de Bry à Noisy

A partir de Novembre 1892, on commence à voir émerger un sixième projet, qui n'est, en fait que la reprise de ce que M. Mentienne avait décrit dans un courrier au maire de Noisy, daté de novembre 1888 et qui consiste en un prolongement de la ligne de Bry-sur-Marne vers Noisy-le-Grand. Les négociations entre les Chemins de Fer Nogentais et la commune de Noisy-le-Grand vont durer 4 ans et demi !

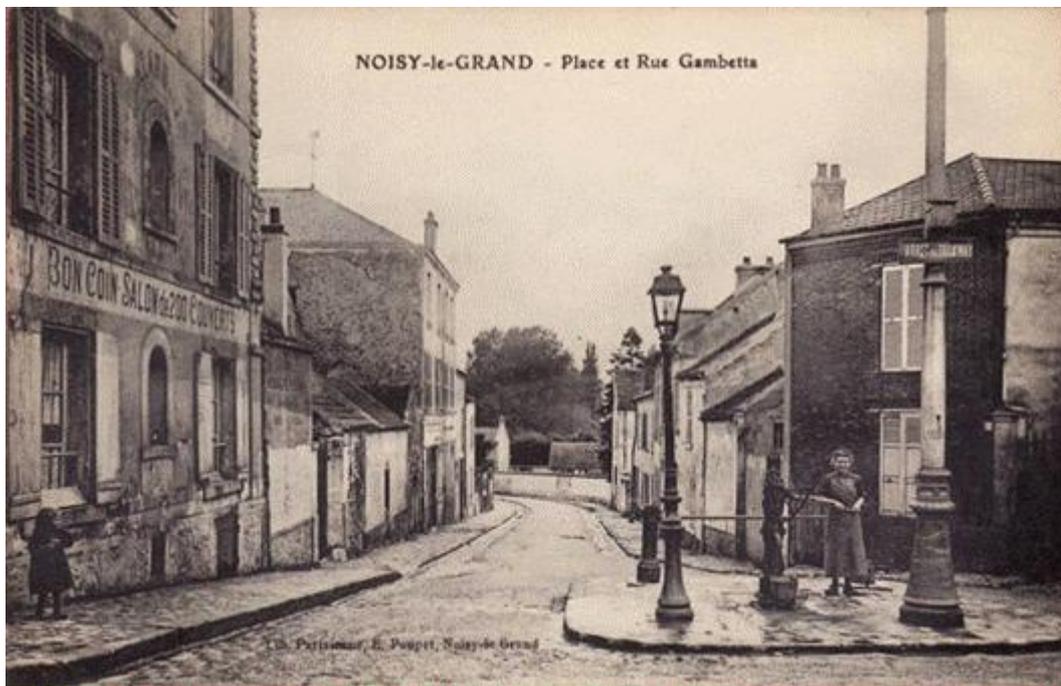
N'oublions pas que le trajet pour aller de Bry à Noisy commence dans le département de la Seine et se termine en Seine-et-Oise. Il faut donc arriver à mettre d'accord deux fois plus d'appareils politiques et d'instances décisionnaires. Il faut aussi doubler le nombre d'enquêtes, de dossiers et de procédures administratives. Tout ceci n'est peut-être pas étranger à la durée extrêmement longue de la mise en œuvre de ce projet.

Commençons par rappeler que dans un courrier du 27 novembre 1891, la Cie des Chemins de Fer Nogentais avait déjà répondu par la négative à une demande du « *Comité d'initiative pour la Construction du Tramway de Noisy-le-Grand à Rosny-sous-Bois* ». En Août 1891, ce comité, voyant que le projet Gresse et Joncourt semblait rejeté par les pouvoirs Publics s'était retourné vers les CFN pour « *obtenir le prolongement du tramway de Bry à Noisy-le-Grand, par le parc de Bry-sur-Marne, si possible.* » Cette demande était assortie d'une offre importante de 125 000 F (somme envisagée par M. Mentienne en 1888).

Cette réponse négative expliquait que « *pour le moment, ce prolongement serait trop onéreux pour la Compagnie [des Chemins de Fer Nogentais] et le Conseil a décidé de ne pas y donner suite. Les frais d'établissement de la voie et d'acquisition du matériel [...], les difficultés d'exploiter en raison de la rampe accentuée [...], les dépenses supplémentaires qu'occasionnerait le chargement des voitures [en air comprimé], l'emplacement de nos usines n'ayant pas été déterminé dans ce nouveau but [...], les résultats peu importants du trafic prévu, quand la Compagnie serait tenue, quoi qu'il arrive, de servir les intérêts aux actionnaires [...], pour le moment nous le répétons pour vous donner une preuve de notre bonne volonté, il y a impossibilité absolue de vous donner satisfaction.* »

Le 16 novembre 1892, le maire de Noisy, Mr Girod, présente le « nouveau » projet : « *la Compagnie [des Chemins de Fer Nogentais] peut prendre l'engagement de nous amener ses tramways de Bry-sur-Marne en face de la Grille du Parc [de Villeflix] à Noisy-le-Grand avec la liberté à elle donnée de faire passer la ligne par la route départementale N° 75 [route de Bry à Noisy, actuelle rue P. Brossolette] ou par le Parc de Bry et La Varenne en rejoignant en droite ligne la route N° 194 de Neuilly à Noisy [actuelle Route de Neuilly] moyennant une somme de 140.000 francs garantie par des obligations de 500 francs représentant le montant de cette somme, à 5 F % l'an.* »

Notons à cette occasion que le seul point-terminus dans l'esprit des Noiséens ne peut être que la grille du parc de Villeflix (actuelle place de la Division Leclerc) qui, à l'époque, est le point de départ central des diligences et omnibus vers les gares de Villiers, Bry et Nogent. De leur côté, dans tous leurs documents les Chemins de Fer Nogentais n'ont parlé, au début, que d'un terminus à la mairie (l'ancienne mairie, actuelle place de la Résistance) puis à la place Gambetta, à l'angle de la Grande-Rue et de la rue Gambetta (où s'élevait une fontaine publique) et enfin d'un terminus place de la Fête (actuelle place de la Libération) devant le Château de la famille Périac construit en 1864 sur l'ancien fief de La Roche du Parc. On verra plus tard que l'emplacement de ce terminus de la ligne à Noisy est un sujet de dissension pour ne pas dire de rupture des négociations.



Le panneau sur le poteau à droite porte la mention « Arrêt du tramway » (collection MJ)

Le 8 février 1893, les Chemins de Fer Nogentais reçoivent à La Maltournée une délégation de la « *Commission Spéciale des Moyens de Communication* » de Noisy et s'emploient à surévaluer la

nécessité d'investissement dans le projet et à sous-évaluer leur intérêt commercial dans l'affaire, puisque « *les frais s'élèveraient à 240.000 francs [...] : 150.000 francs pour l'établissement de la voie et 90.000 francs pour le matériel et l'exploitation [...] sur un parcours de 3 kilomètres de Bry-sur-Marne à Noisy dont un kilomètre de voie à doubles rails et 2 kilomètres sur route et sur la nécessité de se munir de 3 nouvelles voitures dont le prix est de 20 à 22.000 F et d'établir un compresseur pour alimenter les machines.* » En conclusion la ligne ne serait pas rentable et « *il y aurait donc un déficit de 17.000 francs* »

Remarquons à cette occasion que l'on parle de tramways à traction à air comprimé, technique qui sera utilisée par les CFN jusqu'en 1900. En définitive, la ligne qui sera installée à Noisy, à partir de 1901, sera à traction électrique.

On argumente sur ces chiffres et les représentants de Noisy concluent « *qu'il serait fort difficile à Noisy d'excéder le chiffre de 150.000 francs qu'avait atteint à peu près la dernière souscription* », chiffre très exagéré puisqu'elle avait, en fait, réuni moins de 100.000 francs.

Trois mois plus tard, le Président de la « *Commission spéciale des Moyens de Communication* » informe le conseil « *qu'il a demandé à la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais de lui transmettre l'étude dont il a été question dans la dernière séance et qu'il n'a reçu aucune réponse. Plusieurs membres estiment que la Compagnie n'agit pas correctement et paraît ne pas vouloir donner suite au projet de Noisy-le-Grand.* »

De fait, tout au long des négociations, la Compagnie ces CFN va très souvent être accusée de traiter cette affaire à la légère et d'avoir « *des prétentions exagérées* ».

Le 27 Janvier 1895, Philibert VILLEMMAIN (adjoint lors de la précédente mandature) est élu maire de Noisy-le-Grand avec comme adjoint François-Marie SOUCHET

Le 25 juillet 1896, M. Souchet, qui a visiblement fait sien le dossier du tramway, fait adopter à l'unanimité par le conseil municipal une subvention de 2 000,00 F par an et demande dans le même temps au préfet et au Conseil général de Seine-et-Oise de voter une subvention complémentaire qui compenserait les faibles moyens de Noisy et permettrait d'apporter une solution à « *la ruine d'un pays qui serait appelé à devenir par ses sites et par sa situation une des plus belles communes des environs de Paris. [...] et qui] permettra à un pays de se relever et laissera un sentiment de reconnaissance inoubliable à ses habitants.* »

Le 6 septembre 1896, le conseil Municipal, dénonce « *la situation dans laquelle se trouve actuellement la Commune, privée de moyens de communications rapides, bien qu'à 16 km seulement de la capitale, isolée entre deux voies ferrées, n'ayant qu'un service de correspondance de 6 départs par jour la reliant à la gare de Nogent-Mulhouse distante de 5 100 mètres.* » Le conseil accuse également le mauvais service de correspondance : « *la personne titulaire de la subvention de la Compagnie de l'Est, chargée du service, a opposé aux démarches réitérées de la municipalité pour améliorer le dit service une mauvaise volonté absolue et continue.* » Il déclare enfin « *qu'un tel état de choses, ignoré à quelques lieues de Paris, amène de jour en jour la ruine d'un pays qui, par ses sites pittoresques, son vaste territoire et sa situation sanitaire incomparable, devrait jouir actuellement d'une prospérité méritée dont bénéficieraient surtout les nombreux ouvriers obligés aujourd'hui d'aller chercher au dehors le travail quotidien.* »

Le conseil reprend également à son compte l'idée de M. Gresse (du projet Gresse et Joncourt) de faire verser par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est la subvention pour la correspondance de Noisy à Nogent, aux Chemins de Fer Nogentais.

En mars 1897, l'affaire est près d'aboutir, la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais « *demandant à la Commune une somme de deux mille francs par an, pendant 10 années [...].* » Après discussion, le conseil municipal, pressé par « *la situation critique où se trouve la commune de Noisy*

[qui] *amène la dépopulation et la ruine de la commune* » décide de proposer 1 500,00 F. Cette subvention annuelle est composée 1 000,00 F versés par la Commune et de 500,00 F sollicités auprès du Conseil général. Notons au passage que Noisy n'obtiendra cette subvention complémentaire du Conseil général de Seine-et-Oise, que début 1901. On est loin des 240.000,00 F dont parlaient les CFN quatre ans plus tôt, une partie importante étant probablement fournie par emprunt.

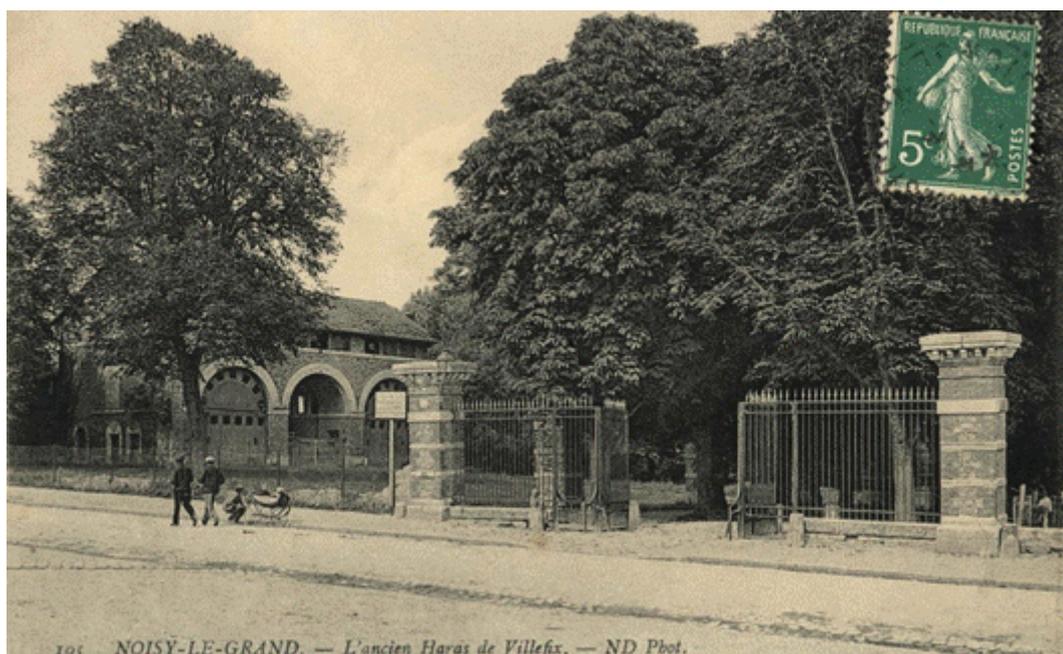
Enfin, le 30 mars 1897, un courrier de M. Mentienne à M. Souchet entérine la dernière délibération du conseil municipal avec toutefois un « léger » reproche : « *Quoique dans nos entretiens et par ma dernière lettre j'avais demandé au nom de notre Cie que cette subvention annuelle soit au moins de deux mille francs, nous pouvons considérer de part et d'autre que c'est une affaire conclue [...].* » Il en profite pour demander à Noisy une exemption « *de tout droit de voirie et d'octroi, présents ou à venir* » ainsi que l'aide de la commune pour faciliter « *les voies à parcourir tant au point de vue des pentes et des largeurs et de toutes autres choses qui seraient dans l'intérêt du service.* » et termine en affirmant que « **C'est une affaire réglée.** »

Noisy vient d'économiser 25% du montant à investir sur 10 ans !

L'EMPLACEMENT DU TERMINUS À NOISY : Place Gambetta, Place de la Fête (devant le Château Périac) ou grille du parc de Villeflix ?

Fin juin 1897 : On n'est pas plus tôt tombé d'accord sur le montant et le financement du projet des Chemins de Fer Nogentais, qu'on recommence à polémiquer. M. Villemain, le maire de Noisy, explique dans un courrier que la subvention de 1 500,00 F votée par le conseil municipal « *avait pour but [...] de desservir la commune en ayant pour point terminus la Grille du Parc [de Villeflix] en face le haras* » or, « *le projet qui nous est soumis ne répondant pas à ces conditions [la proposition des CFN place le terminus à l'angle de la Grande-Rue et de la rue Gambetta], nous le refusons purement et simplement et par cela même nous ne donnons pas suite à la subvention précédemment votée.* »

Toutefois, si les Chemins de Fer Nogentais se décidaient à donner satisfaction à la demande de la commune « *en passant par la route nouvelle venant de La Varenne rejoignant l'entrée de la Grande-Rue, jusqu'à la Grille du Parc, le Conseil maintiendrait son vote relativement à la subvention accordée à la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais. [...]* »



La « très convoitée » grille du Parc de Villeflix (Collection Christiane Lassarat)

Le 20 mai 1900 : François-Marie Souchet (adjoint lors de la précédente mandature) est élu maire de Noisy-le-Grand, avec comme adjoint, Mr Albert Dupuis. Comme déjà précisé, M. Souchet, en tant que « *Délégué de la Municipalité pour les Voies et Moyens de Communication* », puis « *Délégué à la Commission du Tramway* », a vraiment 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.

En mai 1901, la position de M. Barbet, Administrateur des CFN à la suite de M. Mentienne, sur l'emplacement du terminus, est claire : « *pour le moment, il y [a] lieu de se conformer au décret qui indiquait le point terminus à l'ancienne poste [dans les locaux de l'ancienne mairie, actuelle place de la Résistance] et qu'ensuite on soumettrait à l'enquête le prolongement demandé.* » Le maire, tout en le priant de l'excuser pour tous les « *tracasements* » que cette affaire lui ont causé, lui explique tout l'intérêt que la Compagnie retirerait du prolongement du point terminus à la grille du parc de Villeflix : « *Avant de descendre directement la Grande-Rue, la voiture de correspondance du Chemin de Fer fait actuellement le tour de ce quartier et recrute au moins la moitié des voyageurs qui partent de Noisy-le-Grand et en outre, un certain nombre prennent la gare de Villiers-sur-Marne.* »

En août 1901, M. Souchet remporte une victoire illusoire et de courte durée : « *M. le Maire expose au Conseil que lors de sa dernière visite chez M. Barbet, ce dernier lui a donné l'assurance que le point terminus du tramway serait reporté à la Grille du Parc de Villeflix. [...]* »

En fait, depuis le début de ce projet, la question de l'emplacement du terminus ne trouve pas de réponse et le conseil municipal émet, à la suite de plusieurs pétitions des habitants, de nombreux « vœux » adressés à la Compagnie des Nogentais pour obtenir « *le prolongement jusqu'à la grille du Parc de Villeflix, du point terminus de la ligne. [...]* » Ces vœux ne seront visiblement pas entendus puisque la ligne, et donc son terminus, n'iront jamais au-delà de la Place de la Fête (actuelle place de la Libération) devant le Château Périac.

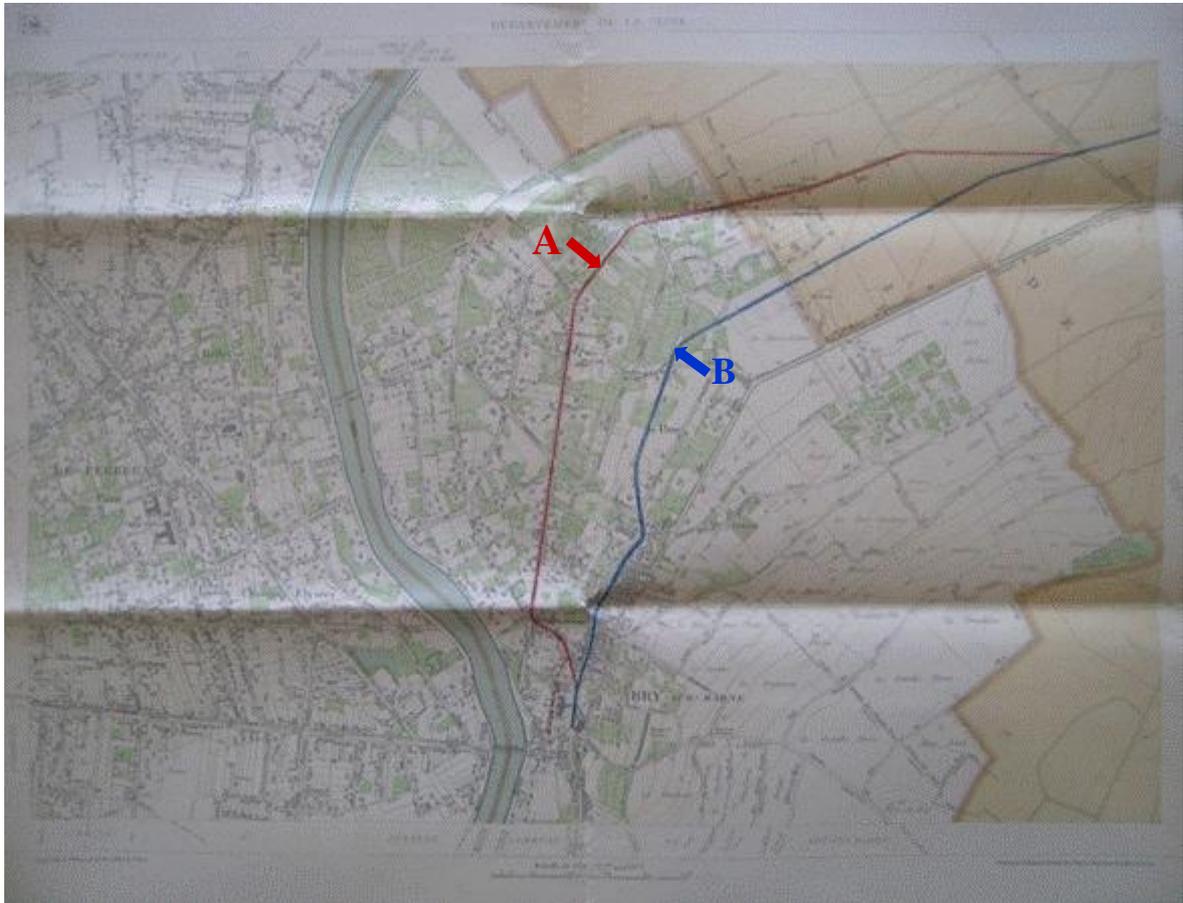
LA BATAILLE DES TRACÉS DANS BRY-SUR-MARNE, département de la Seine

Noisy n'est pas la seule à connaître des difficultés sur la détermination du trajet de la ligne. A Bry également, des dissensions se font entendre et deux tracés se livrent à une concurrence féroce.

D'abord, le projet primitif des Chemins de Fer Nogentais propose d'adopter le tracé suivant : depuis la station de Bry sur la place de la mairie, la Grand Rue (actuelle Grande Rue Charles de Gaulle) puis après le Château de Bry, dans le parc nouvellement loti, le **boulevard Daguerre**, nouvellement créé (actuel boulevard du Général Gallieni), en ligne droite jusqu'à la rue des Ormes (limite des 2 communes). A Noisy, à travers champs, en ligne droite avec uniquement « *quelques courbes légères* », traverser la route 194 (actuelle Route de Neuilly) jusqu'à la rue du Brayer, puis la place Gambetta, point-terminus. Ce projet, le plus court donc le plus rapide, présente l'avantage de minimiser la pente d'accès à Noisy qui, par la route n° 75 [actuelle rue P. Brossolette] est particulièrement raide : ce n'est pas pour rien qu'on appelle cet endroit « La Montagne ».

Ensuite, un contre-projet, demandé par « un grand nombre d'habitants de Bry » propose, après le Château, de suivre un autre chemin et de reprendre celui du projet Rabier, quelques années auparavant : le début du boulevard Daguerre puis la rue de Bellevue (actuelle rue du Maréchal Foch), l'**avenue de Rigny** puis de traverser la rue des Ormes pour rejoindre le 1^{er} tracé à la hauteur de la route 194 (actuelle Route de Neuilly). Ce deuxième tracé, plus long d'environ 500 m, permet d'après ses partisans, de desservir plus de monde car l'avenue de Rigny est « *la voie la plus centrale et la plus fréquentée de la commune.* » En fait, on s'apercevra plus tard qu'il donne « *satisfaction beaucoup plus à des intérêts particuliers qu'à l'intérêt général.* » En effet, quelques propriétaires parisiens fortunés et

ayant l'oreille des instances décisionnaires voient l'intérêt de faire passer la ligne de tramway devant leur résidence secondaire, en facilitant ainsi l'accès et en augmentant la valeur. Détail important pour le tracé du tramway : cette avenue de Rigny est en zone inondable. D'autre part, le chemin à parcourir par la ligne étant plus important, la Compagnie des CFN s'empresse de demander une rallonge de subvention.



commune de Bry-sur-Marne présentant les 2 tracés (en rouge (A) par l'avenue de Rigny et en bleu (B) par le Bd Daguerre)

On procède donc aux enquêtes préliminaires pour les deux avant-projets en même temps et on s'aperçoit après dépouillement que la majorité des votes des habitants de Bry s'est porté sur le tracé le plus court par le boulevard Daguerre. Mais la confusion est complète quand on apprend que le conseil municipal de Bry ainsi que le Conseil général de la Seine ont, de leur côté, voté pour le tracé de l'avenue de Rigny.

Dans le même temps, à Noisy, le résultat d'un vote pendant une réunion publique à la salle Balançon (café-restaurant en face du château Périac, à l'emplacement de l'actuel Café du Cinéma) ainsi que celui de l'enquête préliminaire sont unanimes pour le projet le plus court, par le boulevard Daguerre, sans oublier d'insister sur la nécessité de continuer à demander le prolongement du tracé « jusqu'à la Grille du Parc. ».

Fin janvier 1899, le maire de Noisy soumet au conseil municipal les deux projets des CFN et constate que : « Quant au deuxième projet, passant par l'avenue de Rigny, il n'est demandé par personne. » Le conseil adopte donc à l'unanimité le projet du tracé par le parc du Château (boulevard Daguerre) et le Conseil général de Seine-et-Oise se prononce également pour le même tracé.

Finalement, en mars 1900, le ministre des Travaux Publics se déclare en faveur du projet le plus court, par le boulevard Daguerre, et c'est bien celui-là qui figurera sur le décret final.

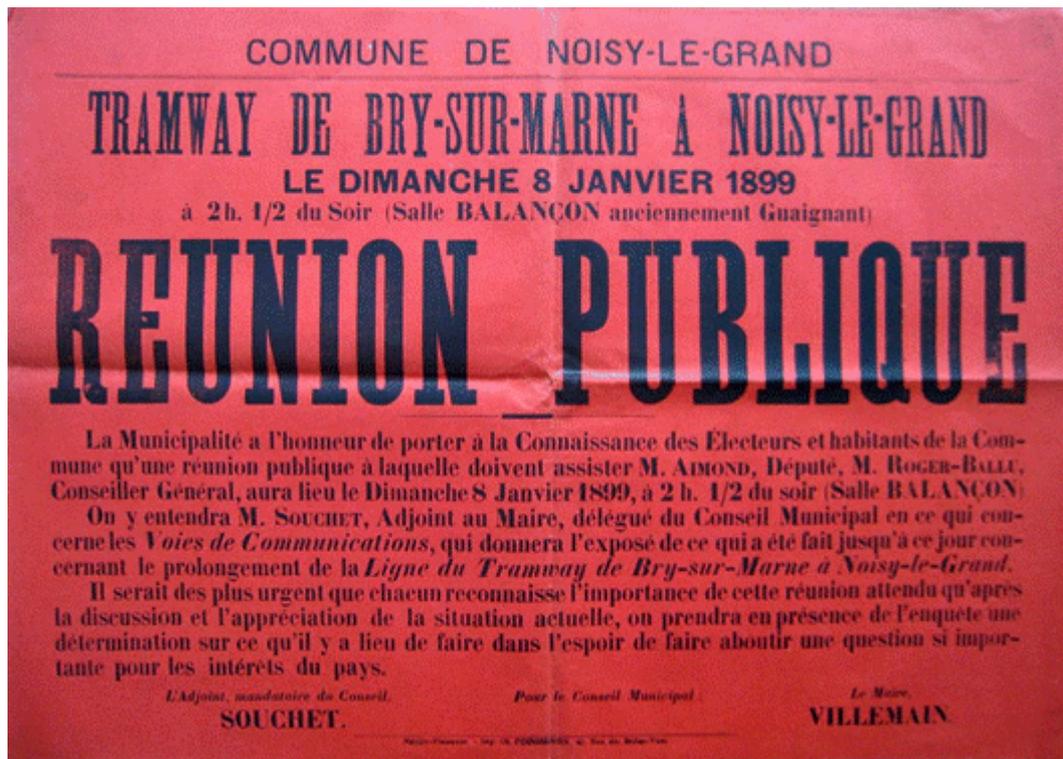
LA QUESTION DU BOULEVARD À NOISY

Le projet des Chemins de Fer Nogentais qui sera finalement adopté comporte sur le territoire de Noisy une grande partie « en déviation » à travers champs. Comme on l'a déjà vu, ce tracé permet de répartir et d'adoucir la pente d'accès au village de Noisy en évitant la rampe très raide de la route n° 75 [route de Bry à Noisy, actuelle rue Pierre Brossolette].



Carte du tracé sur la commune de Noisy-le-Grand (le trajet retenu est celui le plus au sud (B en rouge) (Archives de Paris)

Le 8 janvier 1899, M. Souchet, « Délégué aux moyens de communication », soumet à l'agrément de la majorité des habitants présents, lors d'une réunion publique à la Salle Balançon son grand projet de « Boulevard » qui suit le même tracé que la ligne de tramway. Cette proposition est, comme il l'écrit plus tard, « acclamée ».



(Archives municipales Noisy-le-Grand)

Le 6 octobre 1900, M. Barbet, interrogé à nouveau M. Souchet sur ses intentions au sujet du boulevard contigu à la ligne : « *vous avez désiré, encore dans l'intérêt de votre commune et non pas dans le nôtre, faire un boulevard qui, prolongeant l'avenue plantée de Bry, donnerait un accès splendide à Noisy et mettrait cette ville en valeur. Je me suis prêté à ce désir. [...]* » Puis il ajoute, prudemment « *Il reste toujours la solution de s'en tenir à la concession du tramway, notre compagnie construirait son tramway et si vous désirez dans la suite un boulevard, vous vous en occuperiez seul, sans l'intervention de notre compagnie, ce qui serait beaucoup plus simple pour nous.* »

Le 7 octobre 1900, le conseil municipal décide à l'unanimité « *que la Compagnie Nogentaise établissant un boulevard de 12 m de largeur sur le parcours de la ligne du tramway à partir de l'avenue Daguerre jusqu'à la Place de la Mairie [actuelle place de la Résistance], la commune participerait pour les 2/3 dans le prix d'acquisition des terrains, la route livrée prête à être empierrée à la condition que le montant total de cette participation ne s'élèverait pas à une somme supérieure à 55.000,00 F.* »

La cause paraît donc entendue : le tramway circulera sur un nouveau boulevard ! 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 DÉCRET D'UTILITE PUBLIQUE ET LE DÉBUT DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE

Le 30 janvier 1900 : la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais signe le contrat provisoire et envoie à Noisy un courrier déclarant que « *tenant la promesse qu'elle a faite à M. Souchet, elle va commencer l'exécution des travaux et charge ce dernier de lui venir en aide pour les expropriations,*

voulant éviter, si possible, la décision d'un jury. » La Compagnie adresse également un courrier à M. Aimond, député de Seine-et-Oise, dans lequel elle annonce *« l'envoi de rails à la commune pour bien démontrer aux habitants que l'accord était fait et qu'il n'y avait plus qu'à patienter pour enfin voir établir le tramway. »*

En juillet 1900, le maire *« informe le Conseil que le Préfet de Seine-et-Oise a, par arrêté du 13 juillet courant, autorisé la Compagnie à commencer les travaux. »*

Le 26 septembre 1900, suite à l'enquête préliminaire, paraît enfin, au « Journal Officiel », le décret qui déclare d'utilité publique l'établissement du tramway de Bry-sur-Marne à Noisy-le-Grand. Ce décret est signé le 19 septembre 1900 par Emile Loubet, le Président de la République, et Pierre Baudin, le ministre des travaux publics, suite à une convention signée le 10 septembre entre le ministre des Travaux Publics et, pour la Compagnie des CFN, Etienne Siry, le président et Barbet, l'administrateur délégué.

Le 27 septembre 1900, M. Barbet envoie une courte lettre au maire dans laquelle il lui fait part de son soulagement : *« Vous ne saurez jamais les ennuis que cette affaire m'a donnés dans ces derniers temps. En tout cas, tout est bien terminé, conformément à la promesse que je vous avais faite. »*

Le 11 novembre 1900, le maire présente au conseil municipal, M. Honoré *« Ingénieur-Conducteur des Ponts et Chaussées, délégué par M. Barbet auprès de la Municipalité pour dresser les plans et devis et tout ce qui intéresse l'établissement du tramway. [...] Monsieur Honoré soumet ensuite au Conseil le plan du tracé de la ligne dressé par lui avec le concours de la commission nommée par le Conseil Municipal et les personnes désignées en réunion publique par les propriétaires intéressés. Le Conseil, [...] approuve à l'unanimité le plan présenté. »*

Ensuite, le maire explique la situation des expropriations qui ont pris un peu de retard mais qui vont se poursuivre *« Il ne reste plus à espérer que l'entente avec les expropriés se fera vite, ce que je crois, mais résolu au cas contraire, si après y avoir mis tout le tact et la conciliation possible, je me heurtais à une volonté arrêtée, j'userais immédiatement des avantages que la loi m'accorde par le décret en faisant trancher la question par un jury d'expropriation. »*

L'hiver 1900-1901 est rude et les travaux vont prendre du retard, comme l'explique M. Siry, Ingénieur à La Maltournée dans une lettre du 17 janvier 1901 : *« l'état actuel de la température ne permet en aucune façon l'exécution des travaux de béton. [...] mais à l'approche de la bonne saison je m'empresserai de donner des ordres pour que les travaux soient repris et poussés activement. »*

LES EXPROPRIATIONS ET LE « CONTENTIEUX CARRÉ »

Le 10 mars 1901, le conseil municipal *« autorise Monsieur Souchet, Maire de Noisy-le-Grand, à acquérir conjointement [...] avec la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais [...] divers terrains, pour l'ouverture d'une avenue communale d'une largeur de douze mètres entre la rue des Ormes et la Mairie, [les actuels boulevards Mal Foch et Souchet ...] y compris dans cette largeur l'emplacement pour l'installation de la ligne de tramway de Bry-sur-Marne à Noisy-le-Grand, [...] »*

Lors du même conseil, M. Souchet donne des informations sur l'avancement de la procédure en faisant ressortir que 3 ou 4 cultivateurs n'ont pas encore signé mais que cela ne saurait tarder et que seul un des propriétaires risque de poser des problèmes : *« [...] après avoir signé l'enquête et dit qu'il se conformerait à ce qu'il s'était engagé à la condition que rien ne fût changé dans le tracé primitif, a cru devoir exiger au dernier moment qu'on lui payât la somme de trente mille francs pour deux cent mètres de terrain qu'on lui prenait. »* Puis, le maire continue en affirmant qu'il ne laissera pas faire et que *« d'accord avec M. Barbet, la Compagnie va user de son droit d'expropriation d'utilité publique*

et le Jury tranchera la question. ». Enfin, il termine en déclarant que M. Barbet lui « a donné l'assurance que des ordres vont être transmis pour que l'on exécute les travaux dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise à seule fin d'amener le tramway à la rue du Brayer ce qui permettrait pendant ce laps de temps de faire le nécessaire pour les expropriations. Voulant surtout éviter la joie de ceux qui mettent des entraves. »

On ne connaît pas précisément les motivations de M. Charles-Ferdinand Carré, ancien notaire à Neuilly-sur-Marne, résidant à Paris et propriétaire à Noisy-le-Grand, qui l'ont poussé à s'opposer au passage du tramway sur sa propriété. Elles furent probablement multiples (financière, politique, ...). Par contre, ce qui est sûr c'est qu'il fut l'un des plus ardents opposant à ce projet. Précisons à son sujet que M. Carré, s'il a bien été notaire pendant de nombreuses années à Neuilly-sur-Marne s'est, dans plusieurs de ses écrits, présenté comme « *ancien Maire de cette commune* ». Or il ne figure pas sur les listes des maires de cette époque. Mais il n'a, bien sûr, pas menti : il a effectivement été maire par intérim, durant 2 mois, en 1871, à cause de la démission du maire en titre, César Huvelle qui sera réélu 2 mois plus tard. M. Carré a également été conseiller municipal de Neuilly-sur-Marne à trois reprises en 1870, 1874 et 1878.

Le 18 mai 1901, M. Souchet donne lecture au conseil municipal d'un document de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées « *concernant une plainte adressée par Mr. Carré à Mr. Le Préfet de Seine-et-Oise le 4 mars 1901, protestant contre tout passage de tramway ou de boulevard dans ses propriétés* ».

Il résulte de ce rapport que « *Mr. Carré n'ayant fait aucune observation contraire au cours des enquêtes sur le tracé de l'avant-projet, il se verra donc dans l'obligation de céder à l'amiable ou par voie d'expropriation la partie de terrain nécessaire au passage du tramway. Ces conclusions ont été approuvées par Mr. Le Préfet de Seine-et-Oise.* »

Puis, le maire demande au conseil son avis « *en ce qui concerne l'inauguration du tramway. [...] La Compagnie est en train [...] de faire exécuter les travaux de la pose de la voie à Bry-sur-Marne pour arriver à la rue du Brayer ; Or [...] il existe à cet endroit un propriétaire qui, bien qu'ayant signé l'enquête, trouve bon de mettre momentanément obstacle au passage du tramway dans sa propriété. J'ai dit momentanément car personne n'ignore, et lui-même moins que tout autre, que rien ne peut empêcher qu'un décret reconnu d'utilité publique soit exécuté. Toute la procédure nécessaire à cette question est commencée, du reste.* »

Il propose donc « *de donner un commencement de satisfaction à la population qui attend depuis si longtemps la réalisation du projet de voies de communication. On pourrait, la Compagnie étant toute disposée à le faire, installer un bureau provisoire à la rue du Brayer, en attendant que les formalités judiciaires soient terminées. On ne peut mettre en doute les intentions de la Compagnie de continuer sa ligne aussitôt que cela sera possible, jusqu'au point terminus ; une partie des travaux ayant déjà été faits dans le pays.* »

Après avoir débattu, le conseil décide à l'unanimité d'inaugurer le tramway « *avec fonctionnement jusqu'à la rue du Brayer où serait installé un bureau provisoire.* » Notons qu'en octobre 1902, cet abri n'est toujours pas installé puisque un conseiller municipal continue de solliciter « *la bonne complaisance de [M. Barbet afin] qu'il veuille bien faire établir un abri provisoire au point terminus actuel du tramway.* »

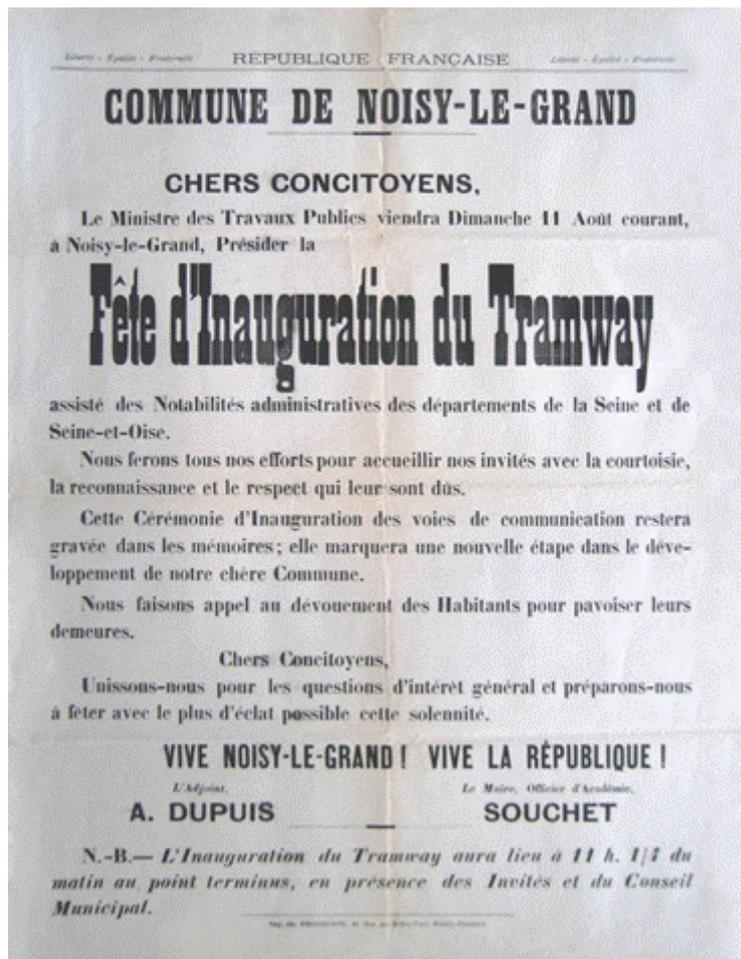
La date précise de l'inauguration n'est pas encore fixée, mais le maire croit savoir, que le chantier serait terminé « *aux environs de fin juillet* ». Et d'après M. Aimond, député de Seine-et-Oise « *Le Ministre des Travaux Publics accepte, en principe d'aller inaugurer le tramway.* » Il suffit donc de savoir quand on sera prêt !

L'INAUGURATION PARTIELLE JUSQU'À LA RUE DU BRAYER

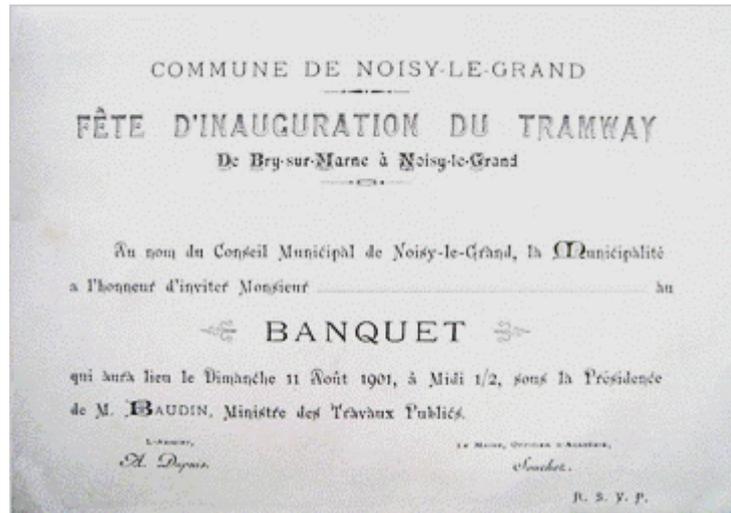
En juin et juillet 1901, la date de l'inauguration est définitivement arrêtée au 11 août et le conseil municipal organise les festivités pour l'inauguration du tramway jusqu'à la rue du Brayer.

Cette ligne sera desservie par des voitures à traction électrique puisque, à partir de novembre 1900, l'air comprimé est remplacé par la traction électrique : le Nogentais électrifie donc ses voies par lignes aériennes.

On annonce l'événement par voie d'affiches dans Noisy, et, devant son importance, on précise qu'il sera célébré sous la présidence du ministre des Travaux Publics.



Et on lance des invitations à toutes les personnes « importantes » de Noisy et des environs ainsi qu'aux personnalités politiques et représentatives des Pouvoirs publics et de la société civile.



municipales Noisy-le-Grand)

De son côté, la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais fait part, par voie d'affichettes, de l'ouverture de la ligne, sans oublier de préciser la fréquence et surtout les tarifs :

COMPAGNIE des CHEMINS de FER NOGENTAIS

Ouverture

DE LA

LIGNE DE BRY-SUR-MARNE A NOISY-LE-GRAND

AVIS

La Direction a l'honneur d'informer le Public que la mise en exploitation de la Ligne de Bry-sur-Marne à Noisy-le-Grand commencera le Dimanche 11 Août, à partir de midi.

Les Tarifs sont les suivants :

| | Intérieur | Impériale |
|--|-----------|-----------|
| De la Station de Bry-sur-Marne au Château de Bry | 0.10 | 0.05 |
| Du Château de Bry à Noisy-le-Grand | 0.15 | 0.10 |
| Pour le Parcours entier | 0.25 | 0.15 |

Le Service sera établi à demi-heure et les départs s'effectueront de Noisy-le-Grand pour Paris sans transbordement.

Imp. G. PODAROWSKI, 45, Boulevard de la Vierge, Noisy-le-Grand

(Archives municipales Noisy-le-Grand)

Les derniers mots sont très importants : c'est, en effet, la première fois qu'on pourra aller directement de Noisy à Paris sans changer de voiture.

Il en coûte 0,60 F en 1ère classe et 0,40 F en 2ème 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.

Le matin, de 5h15 à 7h00, circulent des « trains ouvriers » à tarifs réduits et à bord desquels on peut obtenir des tickets pour le même trajet au retour, le jour même, à tarif réduit également, valables à partir de 16h00.

D'habitude à cette époque, à part les terminus, il n'y a pas d'arrêt fixe et les tramways s'arrêtent à toute « réquisition des passagers ». Mais dans le cas de la ligne Bry-Noisy, des arrêts « facultatifs », c'est-à-dire uniquement si des voyageurs y attendent la voiture, sont prévus sur la commune de Noisy : à la rue des Ormes, au Chemin de Grande Communication 194 et à la rue du Brayer. Un arrêt à la hauteur de la rue de l'Épargne sera ajouté en septembre 1902 puis plus tard, un autre à la rue Gambetta.

Quelques détails techniques pour les experts et les amateurs : les voitures sont des motrices électriques dites « 54 places » à impériale couverte mais non vitrée (elle le sera vers 1920), alimentées par fil aérien et circulant sur des rails enfouis dans les chaussées. 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

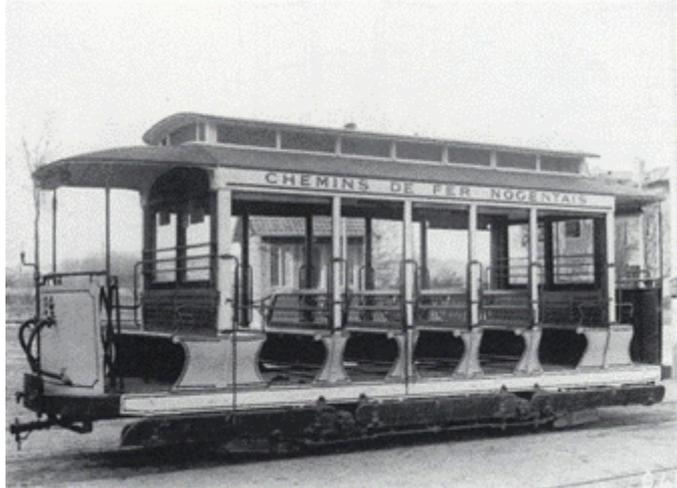
Ces motrices de 54 places mesurent 8,53 m de longueur hors-tout et 4,40 m de haut pour un poids de 11,500 t à vide et 15,140 t en charge. Elles sont équipées de 2 groupes (trucks) de 2 essieux Brill 21E et d'un moteur Thomson-Houston TH2 de 43 ch. L'empattement séparant les axes des essieux est de 2,13 m, porté plus tard à 2,70 m pour limiter les mouvements de balancier. Ces motrices sont numérotées de 1 à 51.

L'intérieur est entièrement occupé par 18 places assises de 1ère classe. L'impériale offre 26 places assises de 2ème classe et la plateforme arrière 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.



A ces motrices de 54 places s'ajoutent, selon les besoins, 30 petites remorques, surnommées les « baladeuses », offrant 40 places ouvertes à tous les vents : 24 assises et 16 debout. Ces remorques

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.



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

Un seul employé, le « receveur », doit percevoir le prix des places de toute la voiture. Cette tâche peut s'avérer assez difficile et harassante, en raison de l'impériale accessible par un escalier en colimaçon très raide et le cas échéant de la remorque, en particulier aux heures d'affluence. De plus, ce receveur doit également s'occuper de la perche et des aiguillages. À cette époque, les voyageurs paient en monnaie et reçoivent un billet extrait d'une planchette comportant des tickets correspondant aux différents parcours.

Le 11 août 1901, le moment tant attendu arrive enfin et le programme se déroule comme prévu, « *un dimanche pour que la population laborieuse puisse assister aux festivités.* »

Malheureusement, au dernier moment, M. Pierre Baudin, le ministre des Travaux Publics, ne peut assister aux cérémonies et se fait représenter par M. Léthier, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et ancien Directeur des Chemins de Fer. Visiblement tous les journalistes n'ont pas été tenus au courant puisque nombre de coupures de presse relatant l'évènement affirment que le ministre s'est rendu à Noisy en personne.

Autre absent remarqué, le tramway lui-même, bloqué au terminus provisoire de la rue du Brayer et qui ne pourra donc être présent à son banquet d'inauguration sur la place de la Fête.

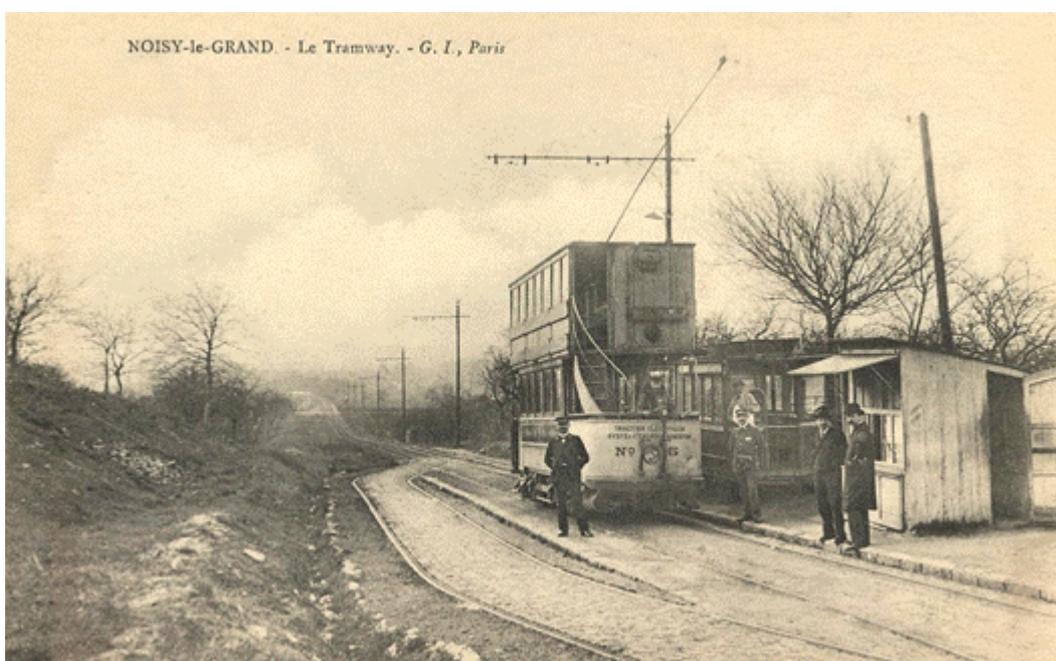
- Départ de la délégation officielle de Paris, Gare de l'Est à 10 heures du matin. On ne comprend pas pourquoi les organisateurs ont préféré prendre le train à la Gare de l'Est plutôt que de monter directement dans le tramway à la Porte de Vincennes puisque c'est l'autre extrémité de ce tracé qu'on inaugure. Il est vrai que les deux lignes arrivent à la gare de Nogent-Pont de Mulhouse.

- à 10 heures 30, à la gare de Nogent-Pont de Mulhouse, réception du représentant du ministre et des invités par les maires et personnalités politiques du canton du Raincy et des communes environnantes ainsi que par d'éminents représentants de la société civile (Tramways Nogentais, Ponts et Chaussées, ...). Toutes ces personnalités vont alors prendre place « *dans les superbes voitures à trolley* » des Tramways Nogentais.

- A 11 heures, arrêt à la mairie de Bry-sur-Marne : « *Marseillaise* », discours et lunch puis « *on repart sur le nouveau tronçon. A peu de distance du départ, on circule sur une route nouvelle,*

création due au tramway : cette voie n'est même pas encore dénommée. Les motrices roulent « à travers champs » et, déjà, on voit les rues nouvellement tracées dans le futur lotissement ; elles débouchent dans la rue où circule le tram, mais ce qui étonne le plus est qu'elles soient déjà empierrées. » En effet, l'entretien des rues était à la charge des lotisseurs et non de la commune mais tous n'y apportaient pas le même empressement.

- A 11 heures 20, arrivée au point terminus (provisoire) du tramway, à l'entrée de Noisy (à peu près au croisement actuel du boulevard Souchet et de la rue du Brayer). Là, *« Le Maire tient à flétrir la conduite du propriétaire [le fameux M. Carré] dont il montre le mur aux invités, mur empêchant la pose de la voie plus avant à cause de « cupides adversaires du progrès et de la prospérité du pays ». Malgré cela, la Compagnie des Nogentais n'a pas hésité à poser les rails dans la Grande-Rue de Noisy. »* Puis, *« le cortège officiel se forme, avec l'harmonie municipale en tête. Suivent les pompiers, le délégué du Ministre, les Maires ... Toutes les fenêtres sont pavoisées, la population est venue le long du parcours, et tout le monde arrive à pied à la Mairie. »*



Le « Nogentais » à son terminus provisoire de la rue du Brayer (Collection Christiane Lassarat)

- A 11 heures 45, réception à la mairie de Noisy-le-Grand (actuelle place de la Résistance) par le conseil municipal au grand complet, remise de décorations, « Harmonie Municipale » et apéritifs.

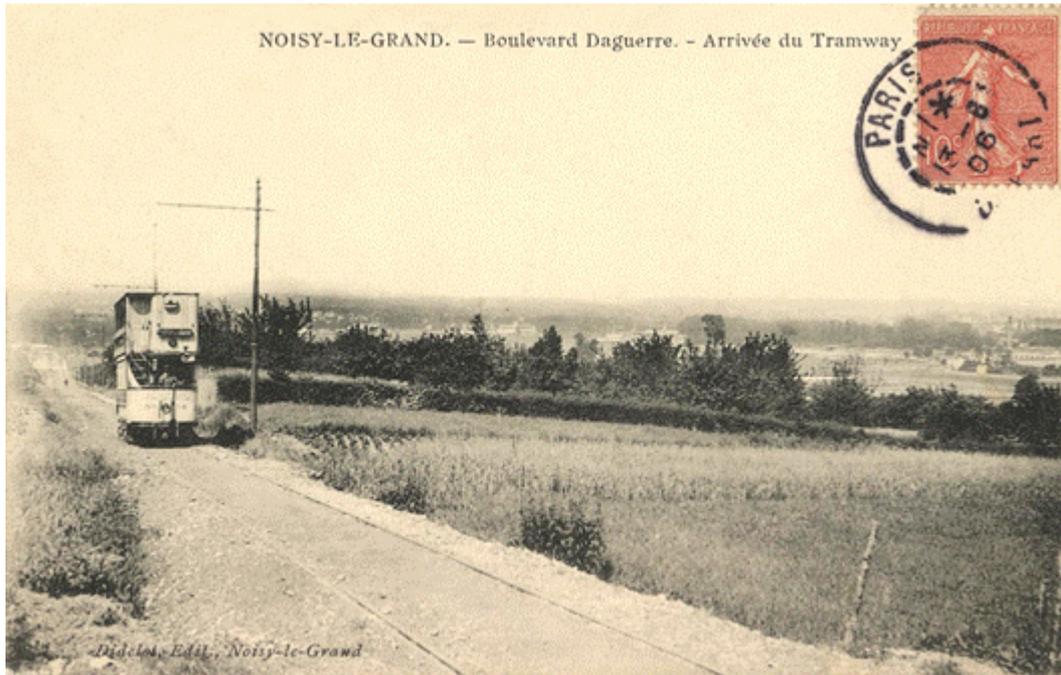
- Puis, à midi 30, grand banquet sur la place de la Fête (actuelle place de la Libération). Ce repas réunissant 300 invités, commence *« par des bouchées à la reine, ce qui est le comble dans un banquet républicain »* et en l'absence du principal intéressé : le tramway lui-même.

« Pendant le repas, la fanfare municipale sépare les plats par des flots d'harmonie. On l'applaudit. Allocution. Applaudissements. Remerciements. Applaudissements. Toast au Président Loubet bien applaudi. Remerciements. Applaudissements. » Discours interminable du maire, M. Souchet, présentant ses remerciements à tous ceux qui ont collaboré au « Tramway » et la liste est longue ! Puis il fustige à nouveau *« la cupidité d'adversaires du progrès et de la Prospérité de la Commune. »* Il rappelle aussi de manière insistante, les « vœux » du conseil municipal et de tous les Noiséens de voir la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais *« prolonger le point terminus à la grille du Parc de Villeflaix, point de départ actuel de la voiture de correspondance du Chemin de Fer. C'est environ 350 m de plus de voie à construire, mais consultez cette population ici présente, elle*

vous dira que la plus grande partie des voyageurs partent de cet endroit et que beaucoup d'autres vont prendre le chemin de fer à la gare de Villiers. »

Puis vient le tour du député Aimond qui, s'adressant particulièrement à M. Barbet, directeur des Nogentais, enfonce le clou et lui déclare : *« Il faut que, dans quelques mois, le tramway vienne jusqu'à la Place de la Fête (...) Ce n'est pas tout : il faut qu'ensuite le tramway aille jusqu'à la grille du Parc [...] Et il déclare compter sur « la société des tramways pour réaliser cette troisième étape ».*

« On discourt encore. On boit encore. Cette fois à la santé du Préfet. Applaudissements. On re-discourt, on reboit. C'est peut-être un peu trop car quelqu'un lance « Noisy-le-Grand qui deviendra peut-être un jour Noisy-plus-Grand, Noisy le plus grand ! (Hilarité générale et applaudissements) ».



(Collection Christiane Lassarat)

La partie de voie à travers champs entre Bry et le village de Noisy est restée quelque temps anonyme, puis la population l'a baptisée boulevard Daguerre, en continuation du boulevard du même nom à Bry, alors même que la chaussée n'était pas construite. Ensuite, elle est devenue officiellement le boulevard du Tramway et après la 1ère guerre mondiale, elle a pris le nom de boulevard du Maréchal Foch. En 1926, la partie-est de cette voie entre la route de Neuilly et l'ancienne mairie est devenue officiellement le boulevard Souchet.

LA POURSUITE DES NÉGOCIATIONS AVEC M. CARRÉ

Depuis le début de l'année 1901 et jusqu'aux expropriations finales en 1904, M. Carré va user de toutes les subtilités administratives et procédures judiciaires pour retarder, autant qu'il est possible, l'achèvement du chantier. En tant qu'ancien notaire, il connaît bien les ficelles et les mécanismes à mettre en mouvement. Il va tour à tour faire monter les prix, arguer d'une modification du tracé de la ligne, protester officieusement et officiellement, confondre puis traiter différemment le passage du tramway seul et celui du futur boulevard, intenter des recours judiciaires, ...

Dans un courrier du 25 novembre, M. Barbet raconte au maire de Noisy que M. Carré a forcé le passage vers son bureau et lui fait part de ses craintes : *« Quoi que vous puissiez penser au sujet de cette démarche singulière, [...] ce propriétaire mettra des entraves à l'exécution du tramway. Ces*

entraves, en raison de la législation compliquée des expropriations et de la connaissance des formalités judiciaires de Mr. Carré qui est un ancien notaire seraient peut-être sérieuses. »

En octobre 1901, ont lieu de nouveaux pourparlers avec M. Carré « afin de connaître définitivement ses prétentions pour le passage seul du tramway dans ses propriétés. » Réponse de M. Honoré au maire de Noisy par un courrier du 5 octobre : « au cours de ma dernière entrevue avec M. Carré, ce dernier m'a demandé pour le passage du tramway tant dans la pièce de terre qui fait suite à la propriété Hudier que dans sa propriété, une somme d'environ 12.500 F. »

L'acquisition amiable n'ayant pu être réalisée pour tous les terrains, il va falloir poursuivre l'enquête pour l'expropriation des terrains restants. Un dossier est donc déposé à la préfecture de Seine-et-Oise par les services des Ponts et Chaussées.

Le 17 novembre 1901, le maire déclare officiellement lors du conseil municipal vouloir dissocier le passage du tramway (seul déclaré d'utilité publique) de celui du futur boulevard, accédant en cela aux exigences de M. Carré.

Le 5 décembre 1901, dans une lettre-protestation au préfet de Seine-et-Oise, M. Carré conteste les montants engagés par la commune (56 000,00 F) pour les expropriations pour le tramway et pour le boulevard, en donnant une estimation beaucoup plus haute (160 000,00 F au minimum) et conclut : « *Le soussigné n'hésite pas à vous dire, Monsieur le Préfet, qu'à tout prix, même sur sa fortune personnelle, il empêchera la commune de Noisy-le-Grand de succomber sous de semblables engagements, bien qu'il n'hésite pas à croire que vous-même, Monsieur le Préfet, viendrez au secours de cette localité en rapportant et annulant d'office les délibérations que je viens de vous mentionner. »*

Le 28 décembre 1901, le préfet de Seine-et-Oise à Versailles répond à M. Carré et il lui fait remarquer « *qu'aucun avis n'a été formulé par vous au cours de l'enquête d'utilité publique qui a été ouverte sur l'avant-projet présenté. D'autre part, vous avez opposé un refus aux offres de traité amiable que la Commune de Noisy-le-Grand vous avait faites en vue du percement d'un boulevard devant suivre exactement le tracé du tramway, et qui avait conduit la Compagnie à modifier légèrement le tracé dans Noisy-le-Grand. Mais en présence de votre refus, la Compagnie a décidé de ne plus s'occuper du percement du boulevard et de revenir purement et simplement au tracé soumis à l'enquête ; c'est sur ce dernier et pour le tramway seulement que sera ouverte l'enquête parcellaire. Vous recevez donc toute satisfaction. »*

Le 28 janvier 1902, le maire de Noisy répond au préfet de Seine-et-Oise qui lui avait demandé son avis, et lui précise que pour le moment, il ne s'inquiète que du passage du tramway seul et non du boulevard. Il termine en indiquant que l'indemnité que M. Carré demande mettrait le prix du mètre de terrain à environ 60 francs alors que ses voisins ont accepté des prix de 1,25 F à 3 F le mètre. De plus, M. Carré aurait ajouté « *qu'il fera son possible pour retarder autant que les formalités légales le lui permettront, l'exécution du tramway »*

Le 9 avril 1902, le préfet de Seine-et-Oise prend un arrêté désignant les territoires qui doivent être traversés par le tramway. Cet arrêté « *sera publié à son de trompe ou de caisse dans la commune de Noisy-le-Grand et y sera affiché, tant à la principale porte de l'église qu'à celle de la Mairie, par les soins et à la diligence de M. le Maire. Il sera en outre inséré dans un journal se publiant à Pontoise. »*

À partir du 22 avril 1902 et pendant 8 jours, se tient l'enquête préliminaire au cours de laquelle on recueille, entre autres, le « Dire de M. Carré » (confirmé par voie d'huissier le 24 avril au préfet de Seine-et-Oise) qui affirme que « *l'expropriation demandée du terrain dans son jardin n'est qu'une frime.* » Il reproche au maire de vouloir « *l'établissement d'un boulevard qui porterait son nom et peut-être sa statue.* ». Et il base sa protestation sur le fait que « *le tramway avait son tracé déplacé* » et qu'il « *devait passer non en haut mais au bas du champ Hudier et Carré, pour ensuite, à mi-côte,*

grimper pour aboutir, en ligne droite dans le jardin de l'habitation de Mr. Carré, traversant le chemin du Brayer. [...] Il y avait du reste, [...] des perches de six mètres de hauteur environ, placées au-dessus du chemin de Neuilly à soixante à quatre-vingt mètres plus bas que le tramway actuel pour servir de délimitation. Tout le monde le sait dans la Commune et les a vu enlever pour les porter plus haut, sur ledit chemin de Neuilly. » Il estime également à la hausse, le montant de la dette de la commune engendrée par le tramway à 200 000,00 F.

Dans ce « Dire », M. Carré menace tout le monde : le maire et la commune de Noisy, la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais, le préfet de Versailles, le sous-préfet de Pontoise, ..., et va même jusqu'à comparer la situation à celle qui existe en Espagne « *entre le Ministre des Finances et la Banque d'Espagne [...]* » Il appuie sa protestation sur la conclusion de la lettre du préfet du 28 décembre 1901 : *Vous recevez donc toute satisfaction.* Mais apparemment cette expression ne décrit pas la même situation pour le préfet et pour M. Carré !

Dans le même temps, M. Carré s'oppose (avec confirmation par voie d'huissier au sous-préfet de Pontoise) « *de la manière la plus formelle* » à l'exécution de l'enquête préliminaire en vue des expropriations et ne veut considérer que la première enquête pour le passage du tramway seul : il repart donc de la 1^{ère} enquête et demande la nullité de la présente en déclarant qu'il ne se pliera qu'aux résultats de la 1^{ère} enquête et donc du respect du 1^{er} tracé.

Le 1^{er} Juin 1902, malgré les protestations de M. Carré, le maire expose que, suite à l'enquête préliminaire, la Commission d'enquête de la sous-préfecture a donné un avis favorable et que l'on va procéder à la nomination d'un jury pour statuer définitivement.

Le 16 juin 1902, M. Carré adresse une lettre à M. le ministre des Travaux Publics dans laquelle il rappelle le Décret d'utilité publique en date du 19 septembre 1900 et dans lequel « *La présente déclaration d'utilité publique [sera] considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir du présent décret.* ». Il met en avant « *des difficultés que Monsieur le Préfet de Versailles aurait dû avoir le devoir de trancher [...] entre lui, le tramway et la Commune de Noisy-le-Grand à l'occasion de l'emplacement de la ligne de tramway [et qui] empêchent le soussigné de consentir à l'expropriation de son terrain.* » Il affirme qu'il est décidé à aller jusque devant le Conseil d'Etat pour obtenir satisfaction et commence donc à menacer d'utiliser la date d'expiration du délai de forclusion : le 19 septembre 1902 qui se rapproche dangereusement.

Le 23 juin 1902, en réponse aux accusations de M. Carré, le maire de Noisy réaffirme au conseil municipal que le tracé de la ligne n'a jamais été modifié d'aucune manière et que c'est bien celui du décret original qui a été présenté lors des enquêtes.

Le 5 septembre 1902, M. Clergeon, Ingénieur des Ponts et Chaussées, explique qu'il a eu « *une deuxième entrevue avec [M. Carré], en présence de M.M. Blanchonnet et Dupuis [conseillers municipaux], toujours à titre officieux où la somme offerte par la compagnie [pour la partie de ses terrains concernant le passage du tramway seul] a été discutée. On lui a fait une offre de 5.200 francs, on aurait été jusqu'à 6.000 francs. Il a demandé 12.000 francs, mais où j'attire votre attention, c'est que trois jours après, il élevait ses prétentions à 18.000 francs.* »

Le 28 octobre 1902, le préfet de Seine-et-Oise reçoit une délégation composée du maire et de 5 conseillers. Pendant cette entrevue, « *le Maire a cru devoir personnellement adresser une demande à Mr. le Préfet concernant l'affaire Carré ; Monsieur le Préfet a déclaré que ce dernier est bien la cause de tous les retards et ennuis apportés dans l'achèvement du tramway et qu'il s'est vu lui-même dans l'obligation de l'éconduire.* »

PERTE DU DOSSIER DES EXPROPRIATIONS ET VOTE D'UN BLÂME À L'ENCONTRE DU MAIRE

Dans le courant de l'année 1902, M. Souchet, le maire de Noisy, se trouve dans une position des plus inconfortables face à son conseil municipal et à ses administrés dont une partie l'accuse de ne pas faire avancer la construction du tramway. On lui reproche de n'avoir absolument rien fait du 10 août 1901 au 10 Août 1902. Le maire se défend en reportant toute la responsabilité sur l'opposition faite par M. Carré car il pense ne pas pouvoir utiliser l'information de la perte du dossier par l'administration.

Ce dossier a été perdu, selon les services concernés des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise, entre le 11 mai et le 26 juin 1902. On explique au maire « *qu'un des agents [du] service chargé d'en prendre copie en dehors des heures de bureau, [l']a si malencontreusement oublié sur une banquette de tramway [...] et que les plus actives recherches n'ont jamais pu [le] faire retrouver.* »

M. Souchet se plaint auprès du préfet de Versailles le 25 août 1902 car « *n'ayant pu dire l'exacte vérité, je supporte toute la mauvaise humeur du Conseil Municipal et de plus celle des habitants, ce qui m'est fort désagréable. Ne vous serait-il pas possible, Monsieur le Préfet, de m'adresser une lettre, ou me la faire adresser par Monsieur l'Ingénieur Lorieux, Chef du contrôle des tramways, établissant la véritable situation et qui pourrait me servir en temps opportun.* »

Le 1^{er} septembre 1902, il déplore également cet état de fait auprès de M. Barbet, des CFN : « *Je ne puis supporter plus longtemps les reproches de négligence qui me sont attribués et dont la vraie cause est la perte du dossier d'enquête remis à Mr. Clergeon. Ce dernier a dû vous dire tout ce que j'ai fait pour sauver la situation, aussi j'ose compter sur votre bonne obligeance qui ne m'a jamais fait défaut, pour espérer que vous voudrez bien m'adresser un mot qui me dégagera de cette responsabilité qui m'est en ce moment fort désagréable.* »

Le maire de Noisy s'adresse également, le 1^{er} septembre 1902, au député Aimond : « *Comme je vous l'ai dit précédemment, le dossier a été reconstitué avec les pièces que je conserve toujours en double et après l'avis du Préfet et le mien le certifiant conforme au premier, on a demandé l'avis du Procureur de la République. Or, on croyait que tout irait bien quand le mercredi 13 août, le jugement [du tribunal de Pontoise, chargé d'autoriser l'utilisation des copies des documents] a été rendu contraire à ce que l'on espérait. [...] vous devez comprendre mon insistance que vous obteniez l'éclaircissement de la disparition du dossier qui va sembler tellement extraordinaire aux habitants que je me demande si un doute ne germera pas en eux, je crains d'ailleurs que cela existe déjà. Il n'y a que votre affirmation qui puisse mettre tout à point.* »

Pendant ce temps, l'administration semble considérer la situation avec quelque légèreté comme l'écrit dans un rapport du 11 septembre 1902, M. Lorieux, Ingénieur des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise, transmis par le sous-préfet au maire de Noisy pour information : « *Mr. Souchet n'ignore pas que, de son côté, l'Administration s'est efforcée par tous les moyens en son pouvoir de réparer une négligence qui est plus à déplorer qu'à blâmer.* »

En octobre 1902, des affiches intitulées « *Un peu de lumière sur le tramway* » « *signées de plusieurs membres du Conseil Municipal* » sont collées sur les murs de Noisy. Ces affiches mettent en cause l'administration et le maire de Noisy au travers de l'installation du Tramway.

Le 12 octobre 1902, lors d'une session extraordinaire M. Dutemps, conseiller municipal, accuse M. Souchet des retards apportés à l'avancement des démarches administratives et « *doute qu'il ait fait le nécessaire pour activer la solution.* » De plus, « *considérant que l'inauguration partielle du tramway a eu lieu le 11 août 1901, 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 encore la date où il sera*

terminé ; propose un vote de blâme à Monsieur le Maire pour sa négligence à obtenir de la Compagnie la terminaison de la ligne. » Cette proposition, mise aux voix, est adoptée.

Enfin, le 28 octobre 1902, la situation est officiellement clarifiée lorsque qu'une délégation composée du maire et de 5 conseillers municipaux est reçue par le préfet de Seine-et-Oise à Versailles. Lors de cette entrevue, le préfet déclare « *que le retard apporté dans l'enquête a été absolument produit par la perte du dossier, qui dépendait de son administration et qu'il en prenait personnellement la responsabilité. Il affirme qu'il vient de demander la prolongation du décret d'utilité publique et qu'il est certain de l'obtenir sous peu ; il regrette que par le fait de son administration il y ait eu retard dans la continuation du tramway. »*

En octobre 1903, à cause de nouvelles rumeurs dans le village, le maire répond aux affiches d'octobre 1902, intitulées « *Un peu de lumière sur le tramway* » par un tract de 4 pages distribué aux habitants : « *Aux Habitants ! Beaucoup de lumière sur le tramway* ». Dans ce tract, il n'est, en fait, que peu question du tramway mais le maire dénonce l'alliance des signataires de la précédente affiche ainsi que d'autres conseillers municipaux dont l'adjoint, avec M. Carré. Il accuse cette majorité du conseil municipal d'avoir introduit la politique au sein des décisions communales, contrairement aux déclarations des conseillers qui l'accusent d'ailleurs de la même faute. Il dénonce « [...] *la mauvaise foi, la calomnie, le mensonge [...] les insinuations malveillantes [...] »* de la majorité du conseil.

Notons que c'est la seconde fois que M. Souchet est victime d'une campagne de dénigrement, la première avait eu lieu en Mai 1900 à l'occasion de son élection, sous forme de lettres anonymes adressées entre autre aux membres du conseil municipal ainsi qu'au journal « La Libre Parole ».

PROROGATION DU DÉCRET D'UTILITE PUBLIQUE ET POURSUITE DE LA PROCÉDURE

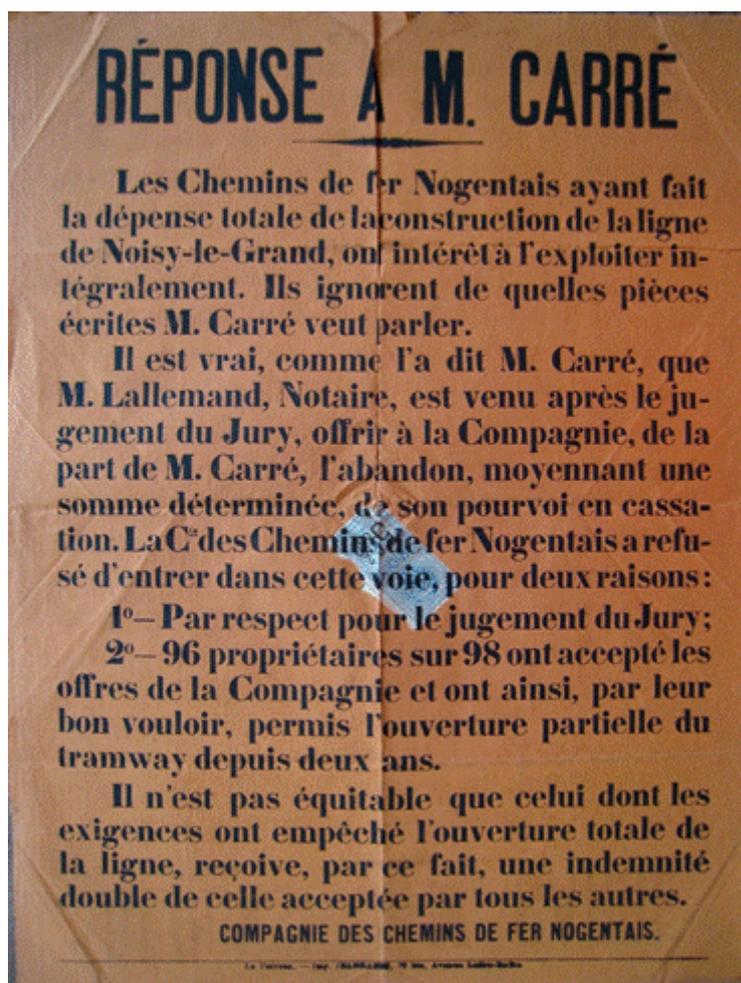
Le 15 décembre 1902, le Président de la République, Emile Loubet, prend un décret prorogeant le délai fixé pour les expropriations et le reportant au 31 décembre 1903.

L'enquête préliminaire se déroule du 12 au 20 janvier 1903 (après approbation du nouveau dossier des expropriations) et le 4 mars, le Tribunal Civil de Première Instance de Pontoise rend en audience publique un jugement d'expropriation, nomme le magistrat directeur du Jury chargé de fixer les indemnités puis fait procéder à l'envoi des notifications d'expropriation aux propriétaires concernés.

Le 7 Août 1903, M. Carré passe devant le jury d'expropriation pour le règlement des indemnités dues aux propriétaires. On apprendra plus tard qu'il a demandé au jury « *la modique somme de trente-deux mille francs pour le passage du tramway seul dans sa propriété. »*

Fin août 1903, n'ayant pas obtenu satisfaction, M. Carré se pourvoit en cassation « *contre une décision du Jury qui a fixé l'indemnité afférente à deux parcelles dont il est propriétaire* ». Ce pourvoi en cassation sera finalement rejeté.

En septembre 1903, M. Carré continue néanmoins de faire monter les prix. On apprend qu'il va même jusqu'à proposer de monnayer l'abandon de son action en justice ! On peut juger de l'agacement ressenti par la Compagnie des Chemins de Fer Nogentais qui va jusqu'à le manifester par voie d'affiches sur les murs de Noisy.



Grand)

LES TRAVAUX REPRENENT

En janvier 1904, le préfet donne l'ordre de reprendre « immédiatement » les travaux.

Le 3 février 1904 intervient le paiement à M. Carré (ainsi qu'à M. Huguet qui lui aussi a dû être exproprié) des sommes que lui a octroyé le jugement d'expropriation pour le passage du tramway seul : en tout 6 773,00 F.

Mais en février 1904, ce sont les Chemins de Fer Nogentais qui font trainer les choses. En effet, la Compagnie a acheté conjointement avec la commune de Noisy-le-Grand les « *parcelles de terrain nécessaires à l'établissement de sa ligne et du boulevard [de 12 mètres] en question, comprises entre la propriété Carré et la rue des Ormes.* » Elle s'inquiète du règlement de la part de la commune de Noisy qui s'était engagé sur un montant maximum de 55 000,00 francs. Et elle en fait la demande insistante dans un courrier daté du 10 février. En attendant, bien sûr, les travaux ne reprennent pas. Rapidement car on n'a plus de temps à perdre, le conseil municipal s'engage sur le paiement de cette somme et, à mi-mars 1904, satisfait de l'engagement de M. Souchet, M. Barbet donne l'ordre de recommencer les travaux.

Le 1^{er} avril 1904 (il faut croire que M. Souchet ne craint pas les poissons), des affiches signées du maire de Noisy annoncent aux habitants que « *LES TRAVAUX SONT COMMENCÉS* » et expliquent en détail comment il est parvenu à ce résultat. Nul doute que ce vecteur de communication,

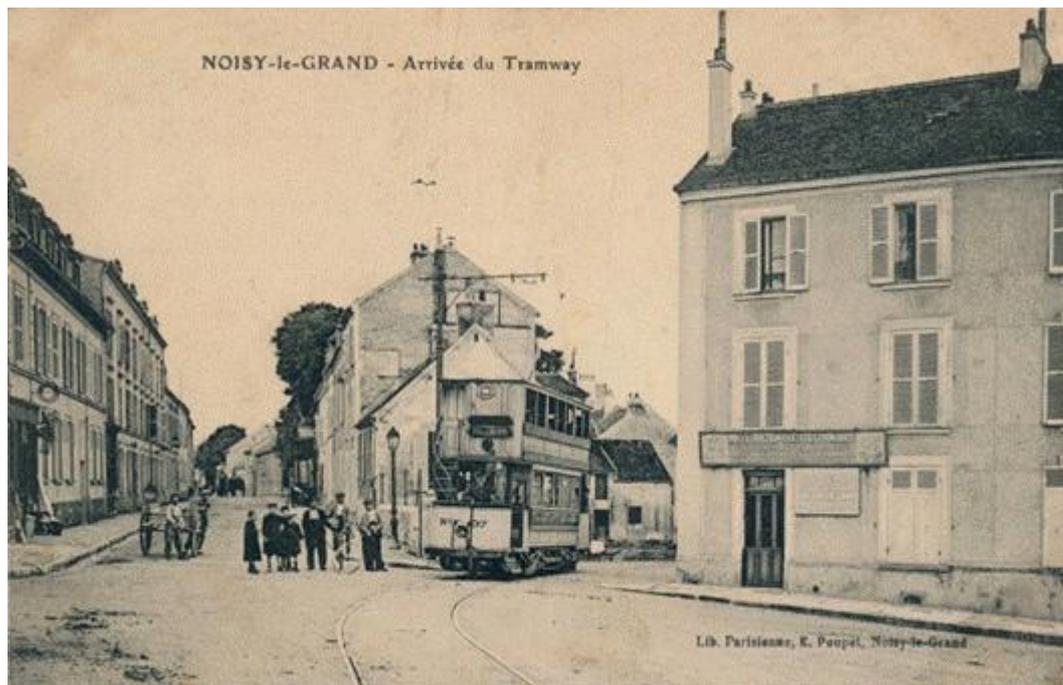
vantant sa réussite sur un sujet clé comme le tramway, contribue activement à la campagne en vue de sa réélection un mois plus tard.

Le 15 mai 1904, François-Marie SOUCHET est réélu, pour sa deuxième mandature, maire de Noisy-le-Grand avec comme adjoint, Mr Paul-Louis CIRETTE

Le 4 juin 1904, lors du conseil municipal, « *Mr Grodet demande où en sont les travaux du tramway. Mr le Maire répond que la réception officielle de ces travaux aura lieu samedi prochain et que très probablement le tramway fonctionnera dimanche. Monsieur Rouen demande qu'un arrêté réglementant l'itinéraire à suivre par les divers troupeaux d'animaux soit pris par le Maire au moment où le tramway passera dans la Grande Rue (adopté). [...] Le Conseil décide de placer immédiatement une barrière à l'entrée de la rue des Norottes (côté de la Grande Rue) [...] Monsieur Pascal demande à Monsieur le Maire quelles sont ses intentions au sujet de la fête d'inauguration du tramway, Monsieur le Maire répond que pour le moment et pour plusieurs raisons, il y a lieu de surseoir, cette question sera soumise à la Commission des Fêtes.* »

LA MISE EN SERVICE COMPLÈTE ET LA SECONDE INAUGURATION

Le 11 juin 1904 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.

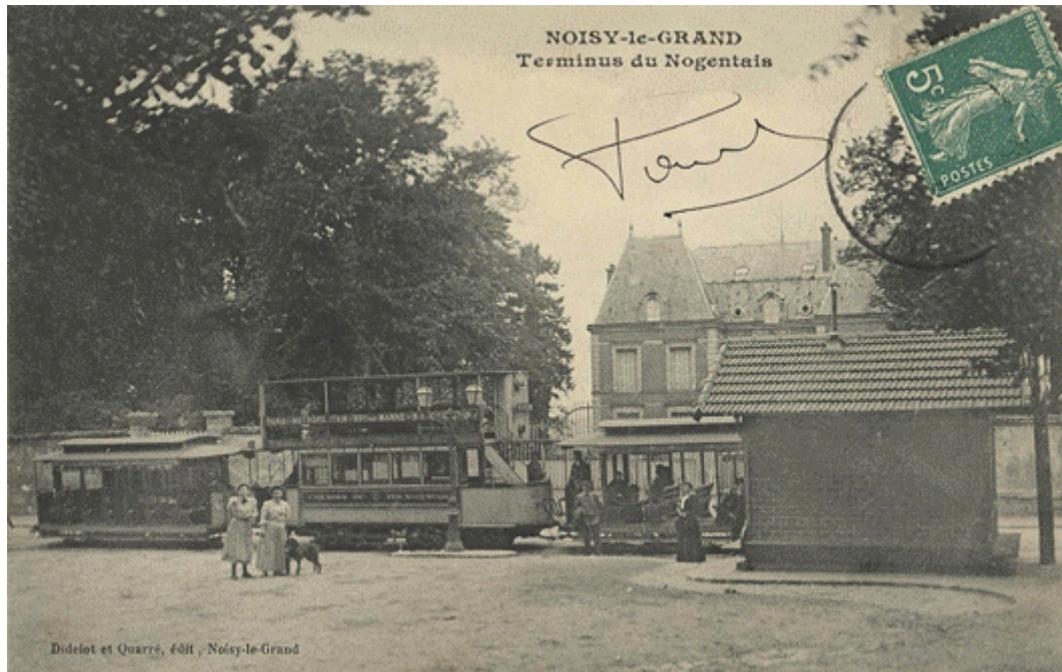


(Collection MJ)

En juillet 1904, en accord avec un vœu émis par le conseil municipal de Bry, on songe à doter « *les tramways directs se dirigeant vers Paris [...] de boîtes aux lettres portatives pouvant contenir lettres et cartes télégrammes.* »

Le 14 Août 1904, a lieu la seconde inauguration (définitive) de la ligne complète de Noisy à Paris. Cette fois, le tramway sera présent lors du banquet sur la place de la Fête. Pour les festivités, on prévoit « *le matin, bombes [pétards et feux d'artifices, ...], à Midi, Banquet d'achèvement du tramway au terminus actuel. [...] Le Conseil décide en outre d'inviter les personnes suivantes au banquet du 14 août : Messieurs : le Préfet, le Sous-Préfet, Aimond, Barbet, Siry, Perraud, Systemans. [...]* » Ce

second « baptême » se déroule avec beaucoup moins de pompe et d'ostentation que le premier. On commence déjà à s'habituer à voir circuler et à utiliser ce tramway. C'est le début de sa « banalisation » comme moyen de transport incontournable à Noisy.



(Collection Christiane Lassarat)

La réalisation complète du prolongement de la ligne n°3 (Bry-sur-Marne - Noisy-le-Grand) qui devient ainsi la ligne n°8 (Paris-Porte de Vincennes - Noisy-le-Grand) des Chemins de Fer Nogentais a donc duré plus de 15 années, denses en rebondissements. Cette ligne deviendra ensuite la n°120 de la STCRP lors de la reprise du réseau des Chemins de Fer Nogentais à partir de 1921. Dès son inauguration, même partielle en 1901, et plus encore lorsque l'exploitation devient complète en 1904, ce moyen de transport en commun rencontre un succès considérable lié aux échanges croisés qu'il permet. Il est très populaire, autant auprès des Noiséens qu'il transporte directement jusqu'à Paris, qu'auprès des Parisiens qui viennent se reposer et se dépayser à Noisy. Ce tramway va, de plus, être le « fer de lance » de toute la vie industrielle et commerciale naissante de notre ville.

Après juin 1904 va pouvoir commencer ce qu'on pourrait appeler la « vie ordinaire » de cette ligne avec tous les événements qui s'y rattachent, jusqu'au remplacement des tramways par les autobus en 1934.

LE TRAMWAY A NOISY-LE-GRAND

2^{ème} PARTIE : LES CHEMINS DE FER NOGENTAIS (C.F.N.) 1901-1920

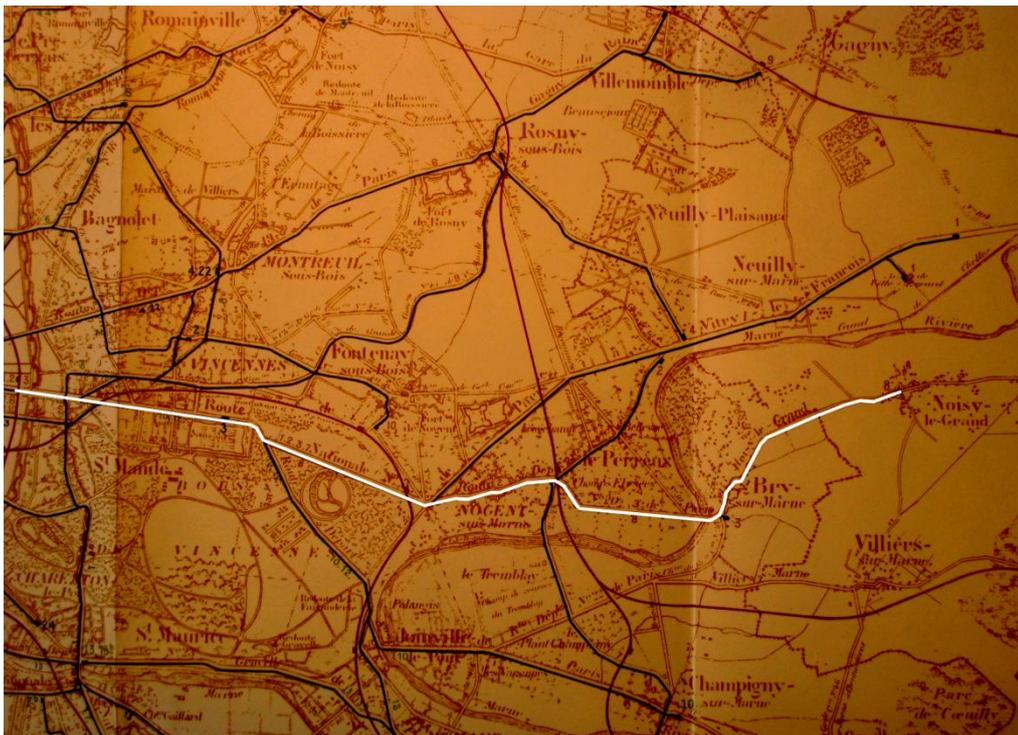
NB : Cet article fait suite à « **Le tramway à Noisy-le-Grand - 1^{ère} partie : l'Installation - 1890-1904** » paru dans le bulletin de NLGH n° 6 de mai 2015.

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 [...]* »



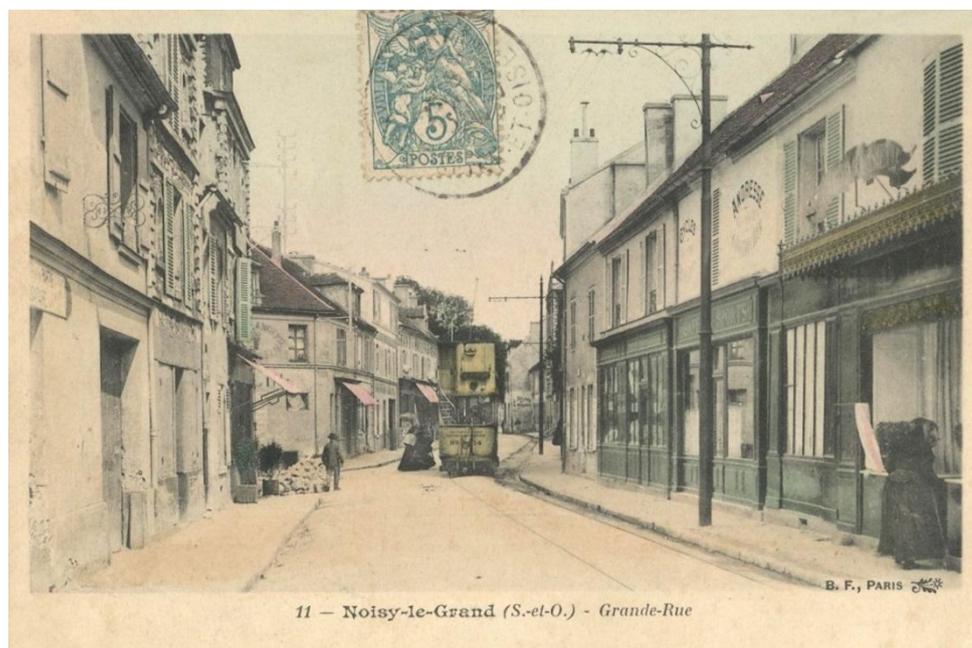
Itinéraire du tramway n° 8 des CFN (100 ans de transports en commun dans la Région Parisienne - Louis Lagarigue)

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.



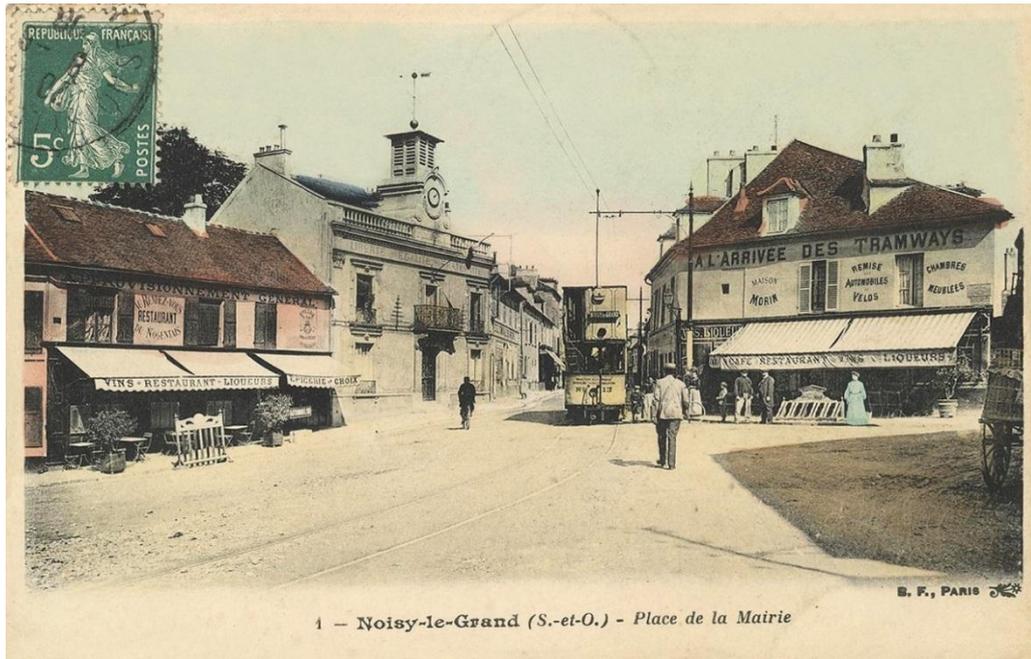
La motrice n° 49 au terminus, le Château Périac est derrière les grilles, à droite de la photo (collection C. Lassarat)

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)

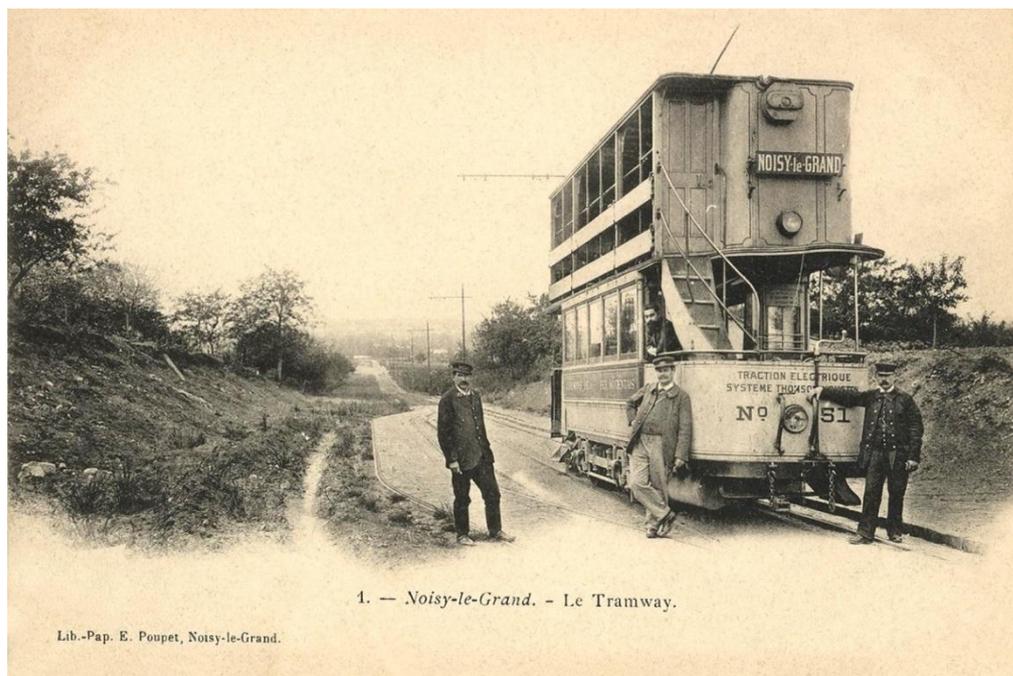
À l'époque, le tramway rythme toute l'activité du village : les cafés-restaurants, hauts lieux de la vie locale, en sont la preuve : le café qui jouxte la mairie s'appelle « Au Rendez-vous du Nogentais » et il deviendra, dans les années 20 « Au départ ». Celui d'en face est baptisé « À l'arrivée des 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)(Archives municipales Noisy-le-Grand)

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)(Archives

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)(Collection Christiane Lassarat)

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)(Archives municipales Noisy-le-

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) Une voiture du Nogentais au coin de la Grande Rue et du Bd Souchet. A droite, la rue Pasteur

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.

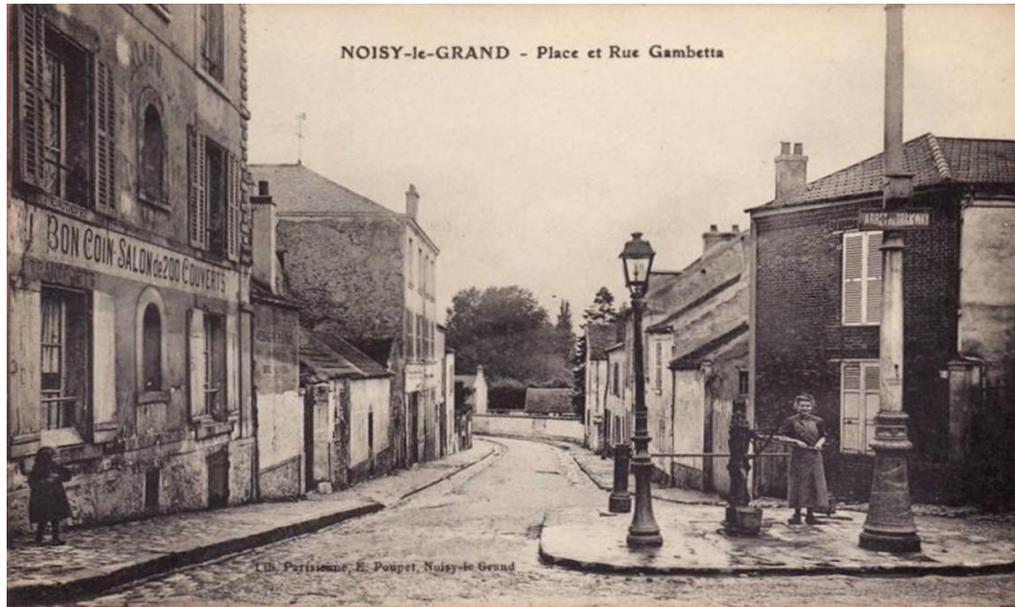
LES VOIES, LES ARRÊTS, LES ÉVOLUTIONS :

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)Carte de la

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.

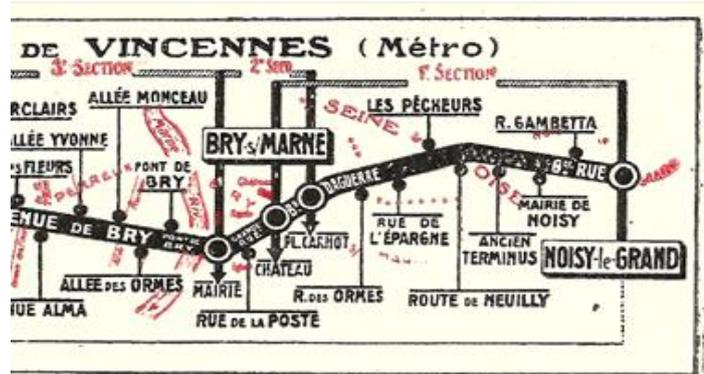
En octobre 1902, la majorité « nationaliste » [une partie de la droite de l'époque] du conseil municipal va jusqu'à voter un blâme à M. Souchet pour « *sa négligence à obtenir de la Compagnie la terminaison de la ligne* » [voir 1^{ère} partie]. Le sous-préfet explique alors au préfet que « *les membres 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 trainer 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. »*

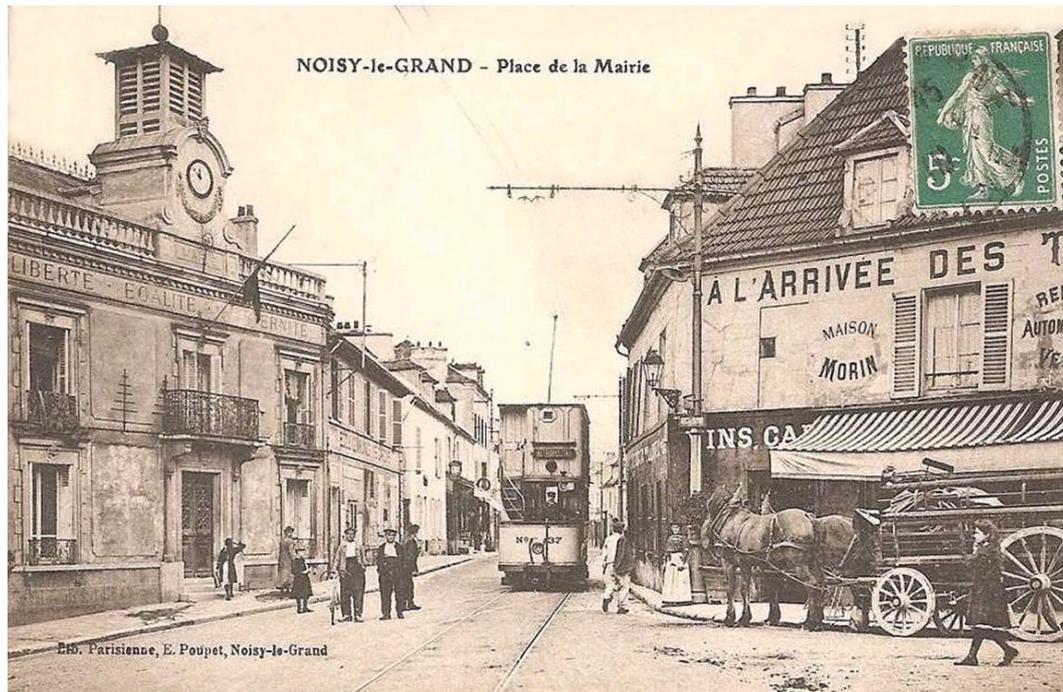


Modèle de bâton-pilote utilisé dans les ateliers de la SNCF à Paris (cliché Topic-topo)

« 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].

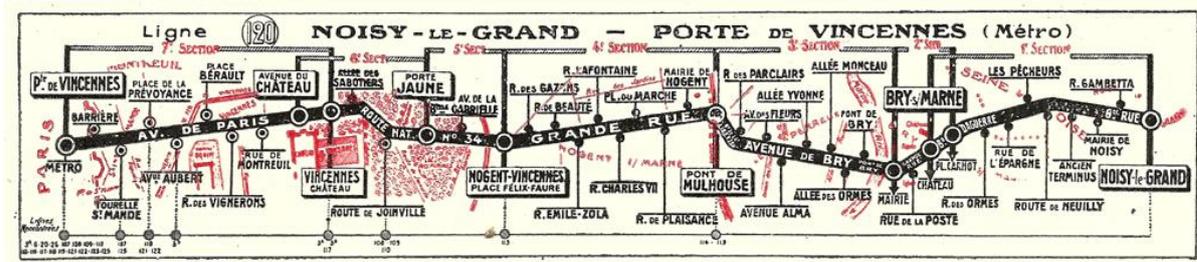


Une portion en voie étroite : la Grande Rue à Noisy (collection C. Lassarat)

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)

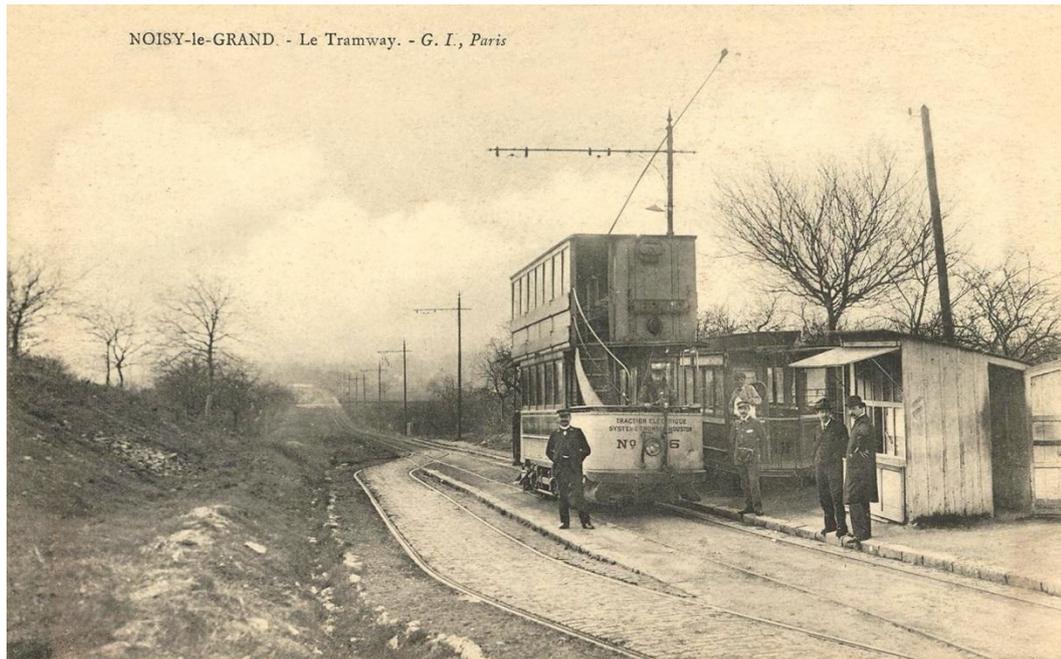
Depuis 1897, M. Souchet, encore adjoint mais déjà aux prises avec la destinée du tramway noiséen, demande à la Compagnie des Nogentais « *le prolongement du tracé jusqu'à la Grille du Parc.* » En fait jusqu'à la guerre, il ne se passe pratiquement pas d'année sans que le conseil municipal, relayant les 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)

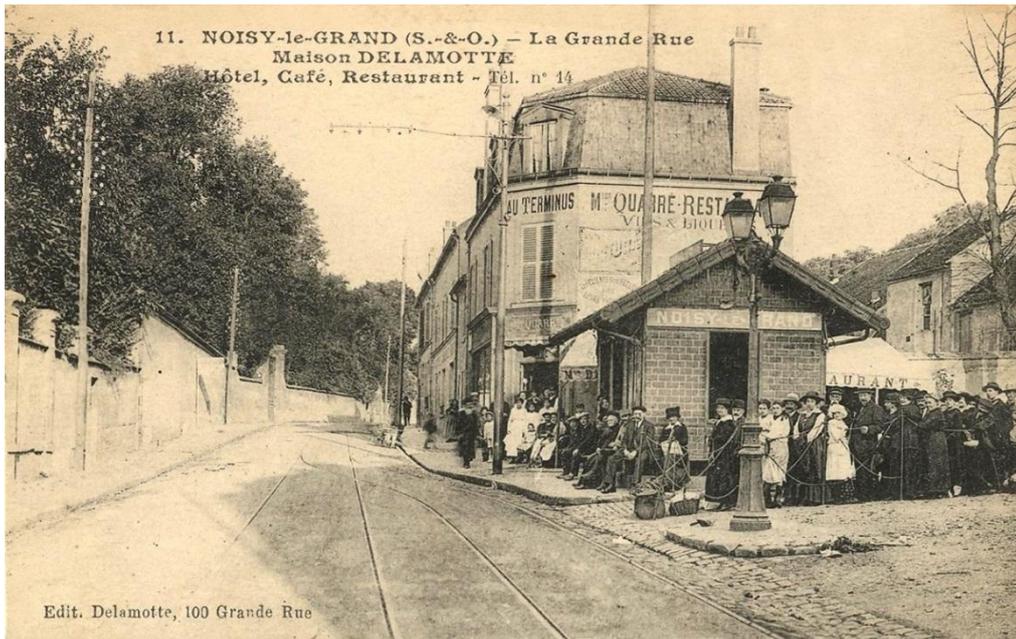
À côté de ce bureau, les C.F.N. ont installé assez tôt des « chaînes mobiles ». Ce dispositif, indifféremment appelé « barrières » lorsqu'il est sous abri permanent, ou « chaînes » lorsqu'il est amovible, est le moyen d'organiser une « file d'attente ». À Noisy, il est constitué de piquets enfoncés dans 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. »

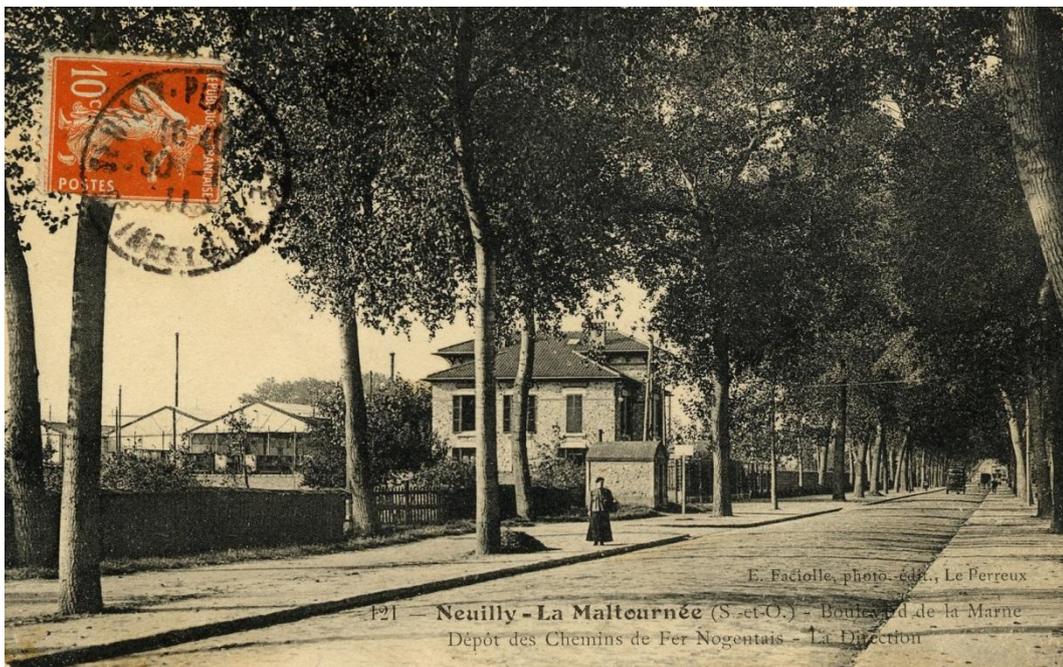
Le bureau du terminus de Noisy a été souvent fermé pendant la première guerre mondiale, conséquence de la diminution du personnel de la Compagnie.



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.



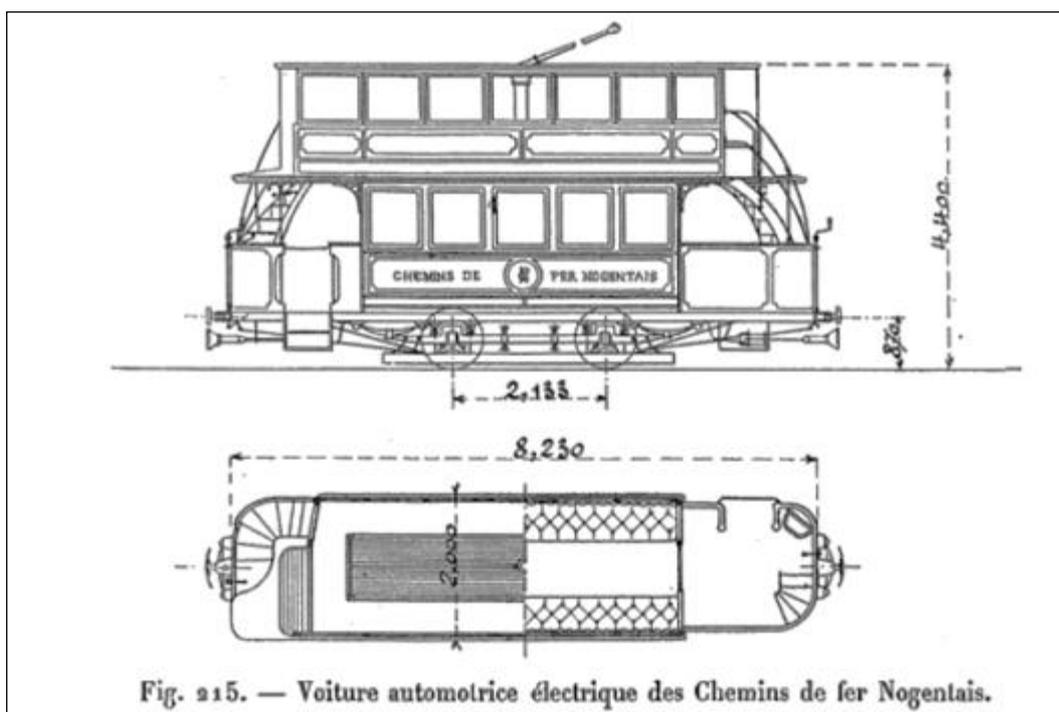
À gauche du bâtiment de la Direction, on peut voir les garages du « nouveau dépôt » avant 1920 (collection MJ)

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.

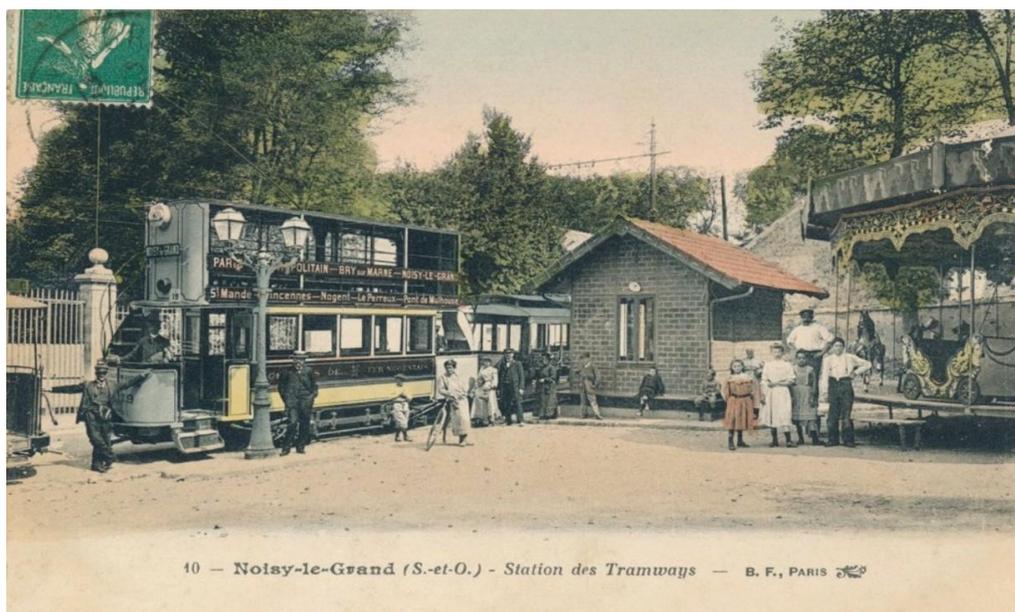


Une motrice et sa baladeuse au terminus de la place de la Fête (collection C. Lassarat)

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.* »

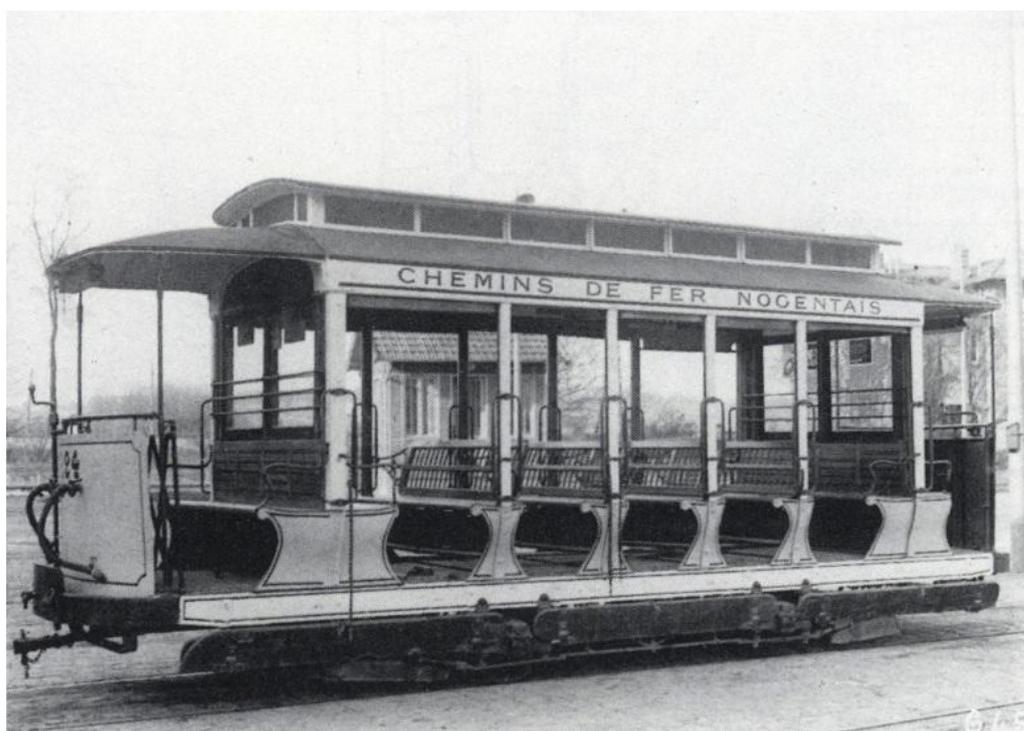
La « livrée » (c'est ainsi qu'on appelle l'ensemble des couleurs utilisées) des C.F.N. présente des voitures peintes en jaune avec sous les fenêtres un rectangle vert indiquant « CHEMINS DE FER NOGENTAIS ». Des bandeaux sur le bas de l'impériale indiquent le parcours : « PARIS - METROPOLITAIN - BRY-SUR-MARNE - 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 » [...]

Remorques :

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.



200 — Les Inondations de la Marne (Janvier 1910).
Le Perreux - Neuilly-Plaisance - Le Quartier de la Maltournée inondé pendant la plus grande crue

E. Faciolle, photo.-édit., Le Perreux

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

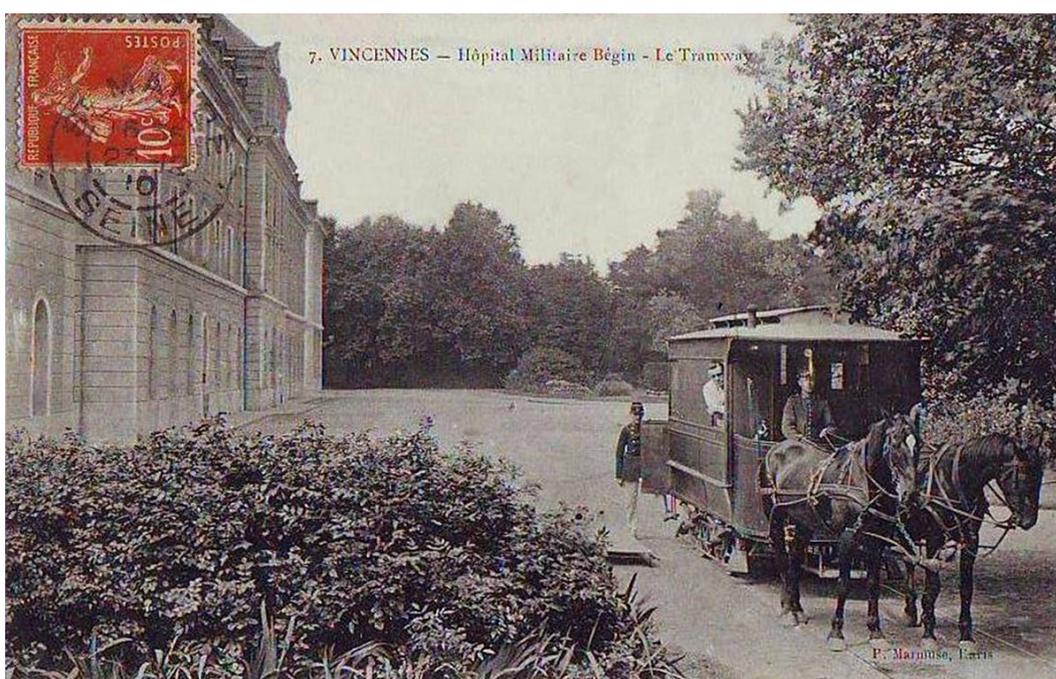
Un peu trop de libéralisme permet, à la faveur de l'exposition de 1900, une éclosion de compagnies de tramways sur la région parisienne, certaines pour n'exploiter qu'une ligne. « *Les pouvoirs publics classèrent les compagnies de tramways en trois groupes : les bénéficiaires, dans lesquelles se plaçaient 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.* »

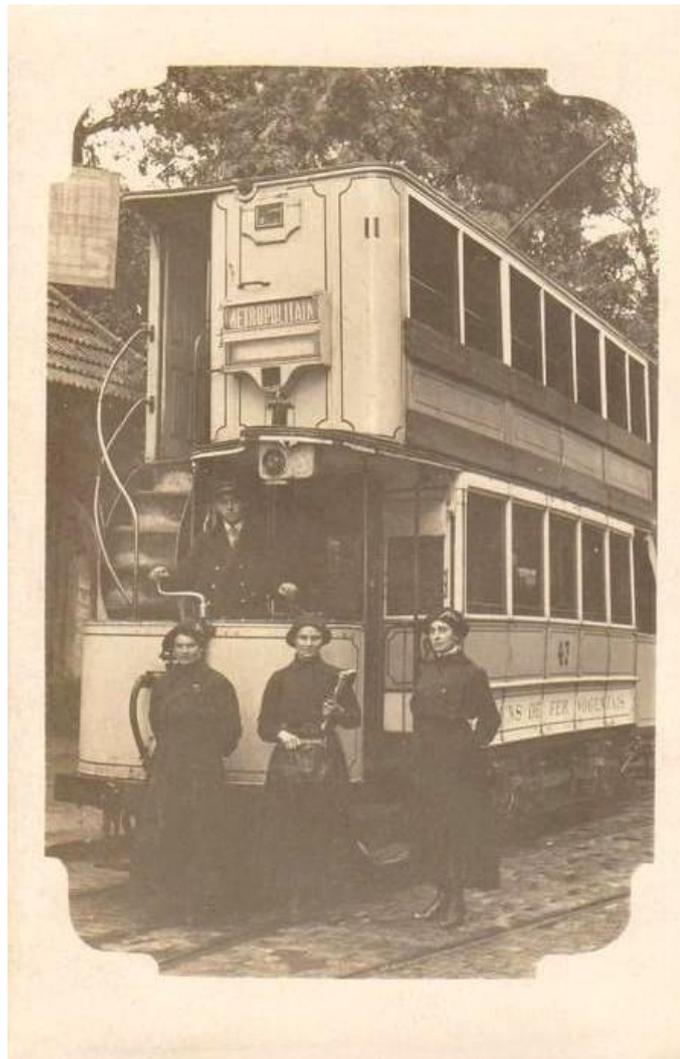
Les archives de la RATP nous apprennent que « *À peine la mobilisation sonne-t-elle en Seine et dans l'Oise (touchant les deux tiers des 750 agents de la Compagnie) qu'une école d'apprentissage est organisée : plus de 300 élèves en sortent quelques mois après, aptes à remplir les fonctions d'employés 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



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

masculins mobilisés à la fin des hostilités.

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.

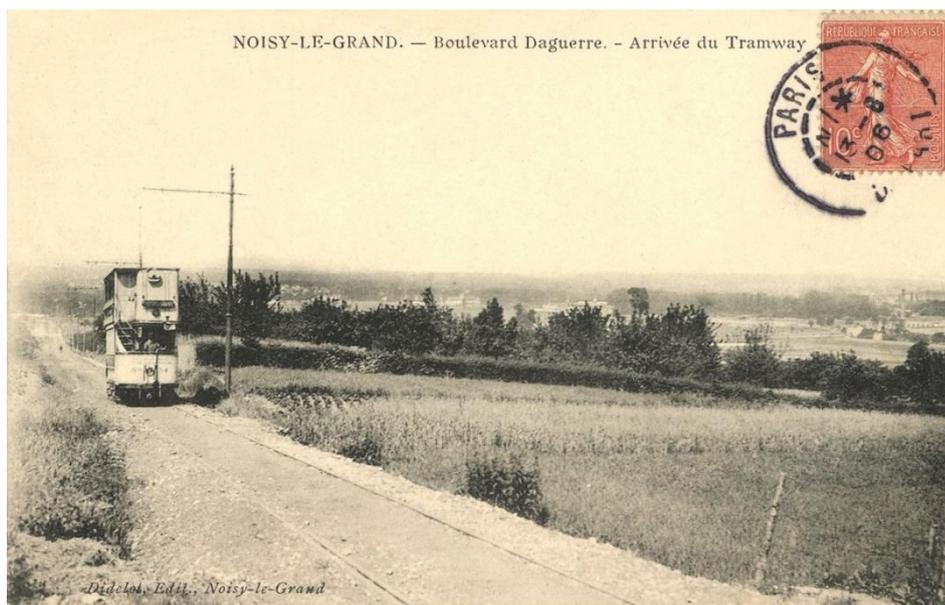
Durant les quatre années de guerre, les femmes vont assurer la quasi-totalité des tâches réservées jusque-là aux hommes. Elles sont machinistes (wattwomen), receveuses, nettoient les voitures ou même encore sont « surveillantes de contrôle ».

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].^o » 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



Le « boulevard » n'est encore qu'un vœu dans l'esprit des Noiséens (collection C. Lassarat) 4,40 m et non de l'établissement d'un boulevard d'une largeur de 12 m.

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



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)

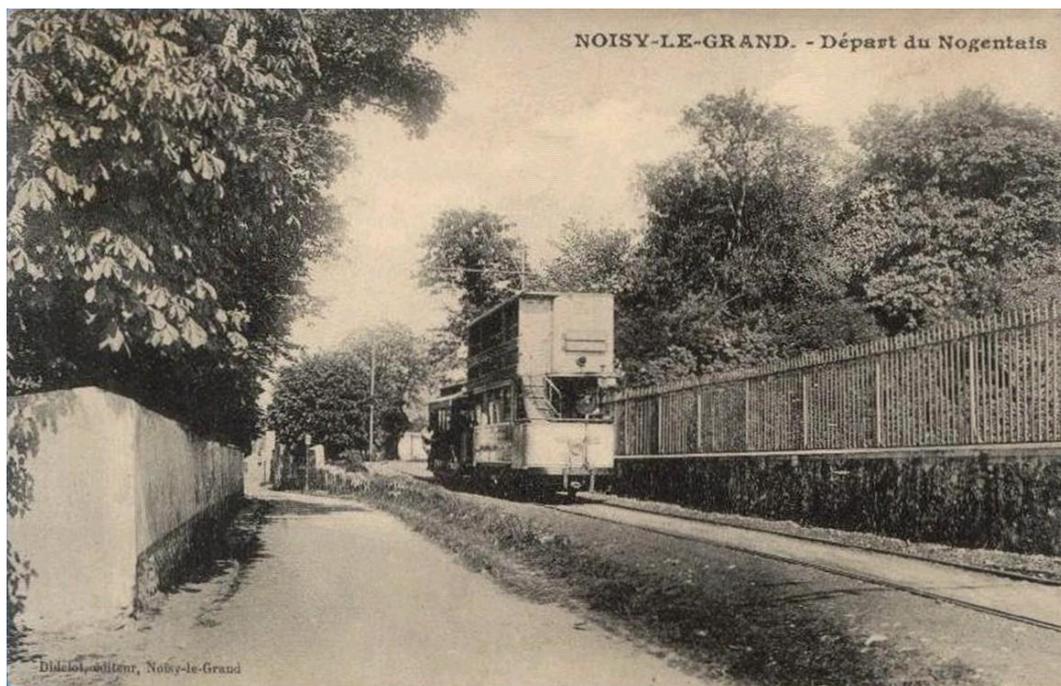
Compagnie des Nogentais.

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



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

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. »

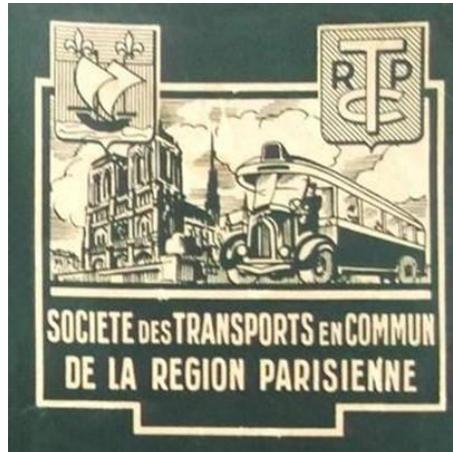
En mai 1910, on rapporte au Conseil Municipal « des pannes qui se produisent très souvent depuis quelque temps » ainsi qu'un « manque de voitures dite baladeuses », ces remorques ouvertes à tous les vents que l'on attèle derrière les motrices.

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.

LE TRAMWAY À NOISY-LE-GRAND

3^{ème} PARTIE : LA S.T.C.R.P.

(SOCIETE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA REGION PARISIENNE)

1921-1934

NB : Cet article fait suite à « **Le tramway à Noisy-le-Grand - 1^{re} partie : l'installation - 1890-1904** » paru dans le bulletin de NLGH n° 6 de mai 2015, et à « **Le tramway à Noisy-le-Grand - 2^e partie : Les Chemins de Fer Nogentais - 1901-1920** » paru dans le bulletin de NLGH n° 9 de Septembre 2016

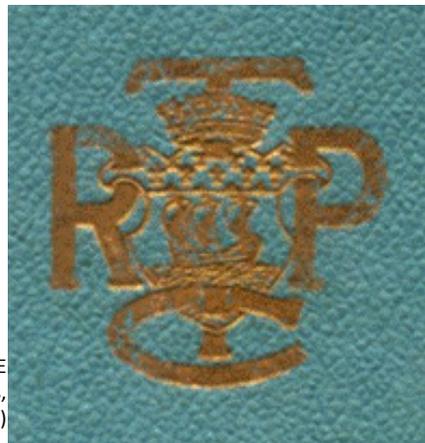
1921 : LA CRÉATION DE LA S.T.C.R.P. (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne)

En 1920 les débats sont très animés au sein du Comité Consultatif des Transports en Commun du Conseil Général de la Seine. Les pourparlers portent sur l'unification des compagnies de tramways qui subsistaient depuis la remise en ordre de 1910 et la renégociation de leurs concessions. Le régime des concessions (opérées par des compagnies diverses) doit faire place à celui de la régie (exploitation unique par une personne publique).

Le préfet de la Seine, Auguste Autrand, prend position en faveur d'une réorganisation complète sous forme d'une fusion des compagnies de tramways, par le rachat, de la part du Département de la Seine et de la Ville de Paris, de toutes les exploitations et l'affermage à un seul et même régisseur. La Ville de Paris transférerait au Département de la Seine toutes ses concessions et prérogatives. Les difficultés financières des compagnies et l'insatisfaction du public obligent l'administration à accepter, en juin 1920, le principe de ce rachat et de la régie qui permettra en outre de réaliser l'unification du réseau. Le département de la Seine devient ainsi l'autorité de tutelle des transports parisiens unifiés. L'exploitation en régie est confiée à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S.T.C.R.P.) le 20 septembre 1920 et la nouvelle exploitation commence le 1er janvier 1921. Six compagnies sur 10 sont regroupées dont celle des Chemins de Fer Nogentais. Les autres suivront à quelques années d'intervalle.



écusson S.T.C.R.P. sur un capot d'autobus (1925)
(cliché MJ à l'AMTUIR à Chelles)



écusson décorant la couverture d'un GUIDE OFFICIEL (ensemble de plans autobus, tramways et bateaux) (juin 1931)

Le 1er Janvier 1921, la S.T.R.C.R.P. commence à exploiter les réseaux de transport de surface de Paris et de sa banlieue. Lors de sa création, elle reprend le personnel de toutes les anciennes compagnies et est donc forte d'un effectif de 26 000 agents. Elle exploite plus de **110 lignes de tramways, 41 lignes d'autobus**, le réseau de la compagnie des **Bateaux Parisiens** ainsi que quelques lignes de chemin de fer. Elle dispose d'un parc disparate qui ne compte pas moins, pour les tramways, de **44 types de motrices et 28 types d'attelages**.

Elle reste marquée par la culture de la **C.G.O.** (Compagnie Générale des Omnibus), la compagnie la plus importante, dont elle conserve le directeur, **Paul Mariage**. La S.T.C.R.P. n'est pas un établissement public, comme le sera la RATP, mais une société privée du groupe Empain, au capital de 60 millions de francs (les actionnaires des anciennes compagnies ont priorité pour l'achat des actions). Cette société est titulaire d'une concession sous la forme d'affermage en régie intéressée du Département de la Seine (qui encaisse les bénéfices et couvre les déficits).

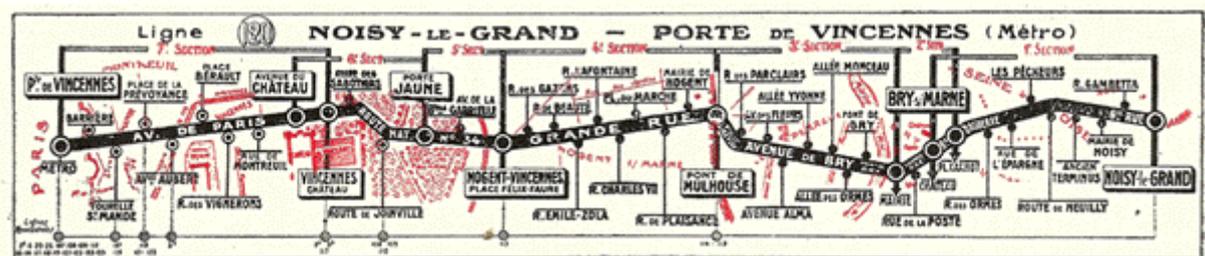
Pour le public et pour le moment, « *la plus visible de l'unification réside dans la numérotation de chaque ligne qui, depuis les premières semaines de 1921, va enfin figurer sur un disque rond à l'avant et à l'arrière des motrices.* » : le 8 des C.F.N. devient le 120 de la S.T.C.R.P. Au début de la nouvelle exploitation, par souci de rapidité, tous les disques de lignes sont uniformément peints à fond crème avec des chiffres rouges contournés d'un filet noir. Au fil des mois, des couleurs particulières sont données à chaque ligne : pour le 120 : Fond Jaune, chiffres bleu-ciel



(contournés de noir) »

LE PARCOURS DE LA LIGNE : les arrêts, les évolutions, ...

En 1921, comme évoqué précédemment, 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.

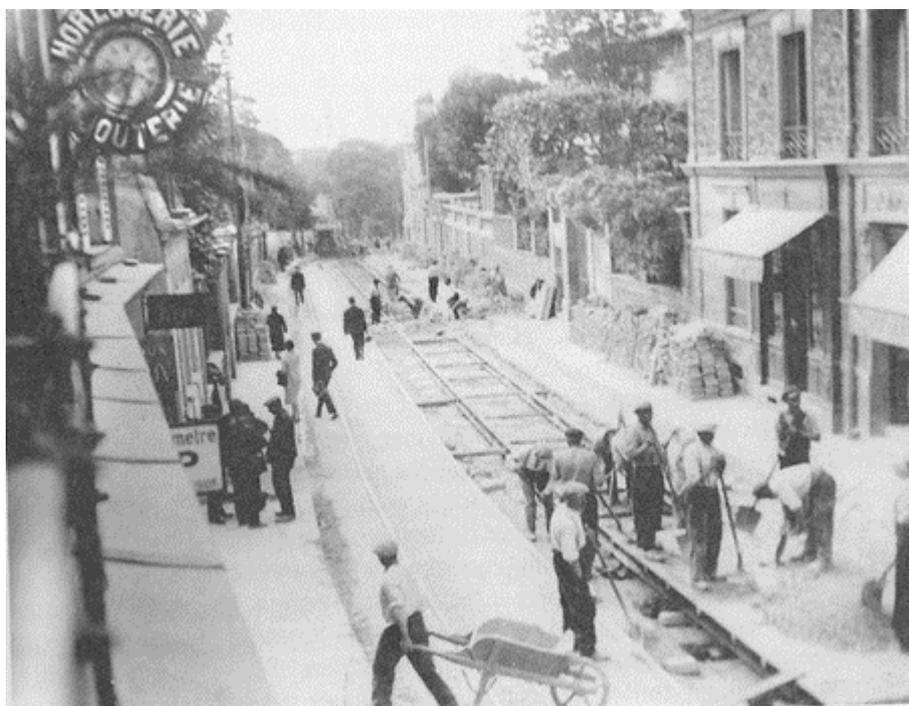


Graphique de ligne du 120 de 1923 (document <http://www.busparisiens.fr/forum>)

Sur le graphique ci-dessus, 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).

En 1923 et 1924, on continue le doublement, commencé par les Chemins de Fer Nogentais, des voies de la ligne n° 120 « Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes » à Nogent et dans la traversée de Bry-sur-Marne ainsi que sur l'avenue de Bry au Perreux, entre le pont de Bry et le boulevard de la Liberté.

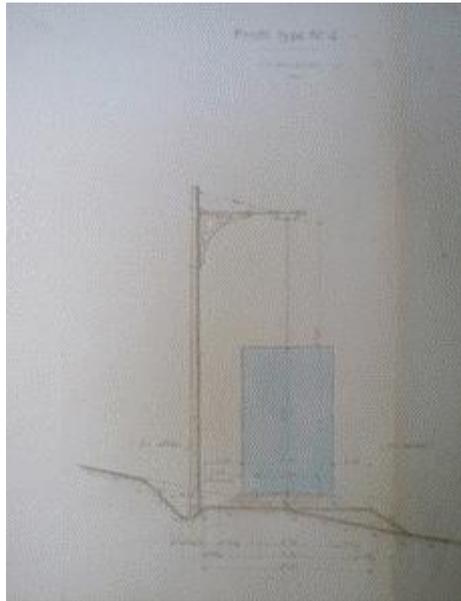
Louis Berrier, un usager du Nogentais, raconte dans ses souvenirs que dans les années 20, à la Porte de Vincennes, où existe alors un octroi, « *les trams marquaient l'arrêt et les employés de l'octroi jetaient un coup d'œil à l'intérieur pour s'assurer que personne n'entraîne dans Paris des marchandises soumises aux droits. Ce contrôle rapide était d'ailleurs à peu près de pure forme, mais ces arrêts étaient mis à profit par le marchand de journaux du kiosque voisin pour vendre quelques exemplaires. L'été, quand les vitres étaient baissées, il avait une longue perche portant quelques journaux et une sébile, ce qui permettait aux voyageurs de l'impériale de prendre le journal et de payer.* »



Ouvriers travaillant au doublement de la voie du tramway dans la Grande Rue de Nogent
(document Maurice Salabert)

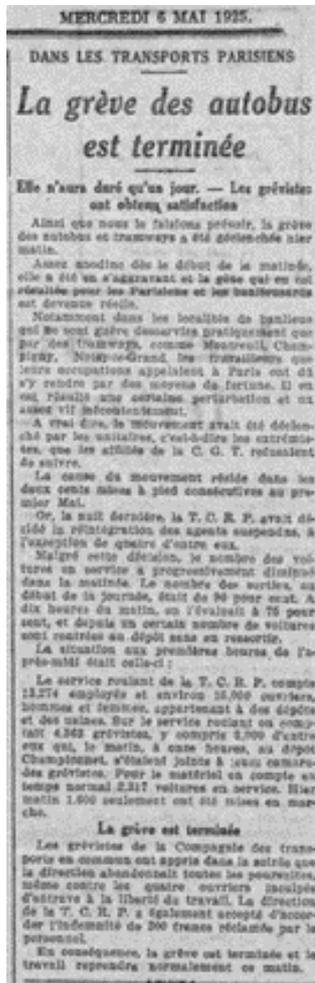
Louis Berrier se souvient aussi que « [...] *les accotements ont subsisté longtemps sur lesquels les voies des C.F.N. avaient été établies [...] dans le Bois de Vincennes, etc... En effet, toutes les fois que cela avait été possible, la Compagnie des C.F.N. avait posé ses voies en accotement, si bien que les tramways pouvaient circuler sans gêner les autres véhicules. Mais, petit à petit, les chaussées ont été élargies et les accotements ont disparu.* »

Notons qu'entre le Château de Vincennes et l'entrée de Nogent, les lignes du tramway sont à double voie sur accotement pour traverser le Bois de Vincennes et les voitures peuvent marcher à la vitesse maximale. C'est sans doute ce qui incita la S.T.C.R.P. à installer sur ce parcours une suspension du fil aérien par caténaire, solution préférable à la suspension classique adoptée pour les tramways, si la vitesse est élevée.



Système classique de fil porteur
(document Archives de Paris)

En mai 1925, Léon BERNARD est élu Maire de Noisy-le-Grand. Des grèves dans les transports désorganisent les services et des actes de sabotage conduisent même en octobre au déraillement d'une voiture du 120 à Noisy-le-Grand.



Article extrait du « Rappel »

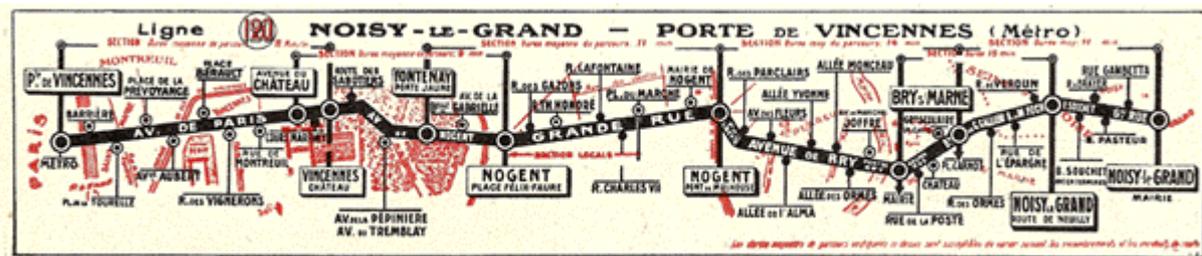


Article extrait de « La Lanterne »

En novembre 1926, M. Surnom, conseiller municipal, très impliqué dans le fonctionnement du tramway expose que « *les voitures de la ligne 120 étaient dépourvues de rideaux et il avait remarqué que les voyageurs étaient mouillés. La Compagnie vient de faire le nécessaire. Il attire l'attention du Conseil sur le bruit que font ces voitures la nuit et dit qu'il pleut dans les voitures, de plus il se produit un déraillement presque journalier et il propose de demander le changement des voitures. [...] Que par suite du manque de places assises les ouvriers, les employés, après une journée de labeur, se trouvent dans l'obligation de voyager debout, et ce, pendant près d'une heure.* » Il demande, entre autres le changement de ce genre de voitures, et que, « *au cas où ce changement ne pourrait être effectué dans un temps plus ou moins court, les billets de retour seront valables pendant certaines heures du soir en première classe, si toutes les places de cette classe ne sont pas occupées au départ.* » Il demande enfin que « *le nombre de places assises soit augmenté, il serait facile d'aménager 4 places en plus avec des strapontins.* » (délibération municipale du 20/11/1926)

En juillet 1927, l'arrêt facultatif « Route de Neuilly » est transformé en arrêt obligatoire : cela obligera le tramway à s'arrêter avant de franchir le croisement devenu périlleux « *en raison du passage de nombreux automobilistes et cyclistes et du danger d'accident qui existe par suite de la diminution de visibilité résultant de la construction de maisons à ce carrefour.* »

Le 31 juillet 1927, les services de la mairie sont déplacés dans le château Périac et le terminus est baptisé « Noisy le Grand (Mairie) ». Plusieurs arrêts sont renommés : « les Pêcheurs » devient « rue de Verdun », « Ancien Terminus » prend le nom de « Boulevard Souchet » et « Ancienne Mairie » est rebaptisé « Rue Pasteur ». Un nouvel arrêt « Rue du Brayser » est créé.



Graphique de ligne de 1929 (document <http://www.busparisiens.fr/forum>)

En 1928, seule la fin de la ligne, de « Bry - Place Carnot » jusqu'à « Noisy-le-Grand - Mairie », est encore en voie unique, ce qui, détail important, empêche d'intensifier le trafic vers le terminus de Noisy aux heures de pointe. Le doublement des voies a commencé en 1902 par la rue de Paris à Vincennes. Puis ensuite, tronçon après tronçon, toutes les portions du parcours ont été doublées jusqu'à la Place Carnot (terminus de la ligne 6B : voir plus loin). À la fin des années 20, afin de pouvoir densifier le trafic pour répondre à l'augmentation de la population, la S.T.C.R.P. envisage de construire de nouveaux garages (où la voie est dédoublée en dérivation pour permettre les croisements comme sur la carte postale ci-dessous). Rappelons que sur le territoire de Noisy-le-Grand, il en existe déjà 3 : au terminus devant la nouvelle mairie, à l'ancien terminus vers la rue du Brayser et avant de sortir de Noisy au lieu-dit « Le croisement de la Plaine ».



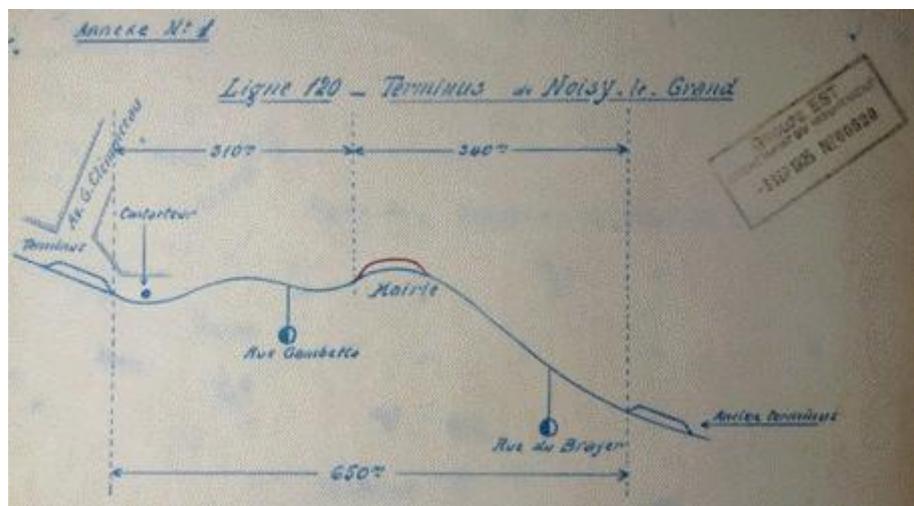
1. — Noisy-le-Grand. — Le Tramway.

Lib.-Pap. E. Pospet, Noisy-le-Grand.

Le garage de l'ancien terminus, à la hauteur de la rue du Brayer (coll. C. Lassarat)

En 1929, la S.T.C.R.P. décide d'un nouveau sectionnement, compliqué, sur Bry avec des chevauchements différents et on passe à 6 sections au lieu de 7 précédemment : dans le sens Noisy-Paris, la première section va de la Mairie de Noisy jusqu'à la Place Carnot à Bry alors qu'au retour l'avant dernière section commence à la Mairie de Bry et s'arrête à la Route de Neuilly.

En janvier 1930, un arrêté du Préfet de Seine-et-Oise autorise la construction d'un nouveau garage boulevard Souchet devant l'ancienne Mairie. C'est important car cela permet d'augmenter la fréquence des voitures vers le terminus de Noisy aux heures de pointe. Il reçoit le nom de « Garage Pasteur ». Deux autres sont étudiés : un au voisinage de la route de Neuilly et un autre vers la rue Carnot. Mais aucun document n'atteste que ces projets sont allés à leur fin.



Croquis préparatoire de l'implantation du nouveau garage devant l'ancienne mairie (document Archives RATP)

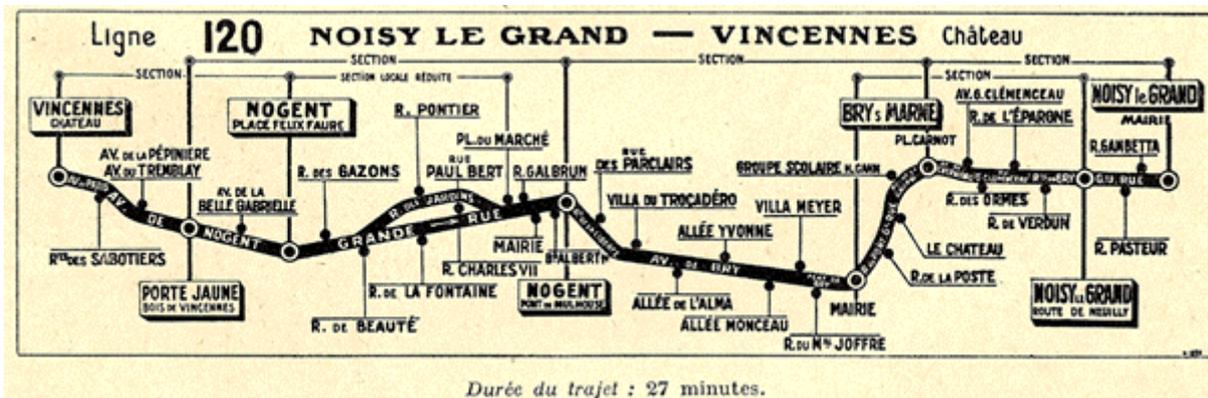
En mai 1930, la S.T.C.R.P. décide de « reporter Bd Souchet angle de la Grande Rue, l'arrêt du tramway de la Grande Rue, angle de la rue du Dr Sureau et [...] transformer cet arrêt facultatif en arrêt obligatoire. » En octobre 1930, la Société accède aux demandes de la municipalité de Noisy concernant le déplacement des points d'arrêt obligatoire de la Route de Neuilly : « *Il est exact que l'arrêt de la Route de Neuilly, direction Paris, est observé à une distance de 13 mètres de la croisée des chemins et que l'immeuble situé à cet endroit gêne la visibilité des machinistes. Aucun dispositif susceptible de supporter les plaques d'arrêt n'existant à proximité immédiate du carrefour, nous faisons placer au-dessous des plaques d'arrêt actuelles, une plaquette indiquant aux voyageurs que les voitures s'arrêtent à l'angle même de la Route de Neuilly et donnons au personnel intéressé les consignes nécessaires. La visibilité étant bonne à l'arrêt direction banlieue nous sommes d'avis de maintenir le statu quo.* »

Par le même courrier elle répond au conseil que, « *malgré les surveillances que nous avons fait effectuer à cet arrêt [Route de Neuilly, direction Paris] nous n'avons constaté sa non-observation par aucun machiniste ; nous avons néanmoins renouvelé au personnel intéressé les consignes déjà données à ce sujet et continuerons nos surveillances.* » D'autre part, elle renvoie vers la municipalité la décision de poser des plaques « Attention au tramway » : « *L'existence d'arrêts obligatoires pour les tramways doit permettre d'éviter tout accident si les conducteurs des véhicules particuliers observent l'article 13 de l'Ordonnance Générale de Police qui leur prescrit à toute croisée de chemins ou rues « d'annoncer leur approche [en klaxonnant], puis après avoir vérifié que la voie est libre, de marcher à une allure modérée en serrant sur leur droite ... de ralentir suffisamment pour être prêts à s'arrêter sur le champ ... étant donné qu'un droit de priorité de circulation est accordé aux tramways.* » Dans ces conditions, si la municipalité de Noisy-le-Grand désire la pose des plaques « Attention au tramway » il lui appartient d'y faire procéder par ses propres moyens. »

En 1932 déjà, en prévision du remplacement des tramways par des autobus, le Conseil Municipal de Noisy dépose plusieurs demandes auprès de la S.T.C.R.P. pour prolonger la ligne 120 jusqu'au Richardet. Mais il faudra attendre 1936 et les autobus, pour voir ce prolongement réalisé.

En mai 1932, l'arrêt de la rue de l'Épargne est reporté rue de la Prévoyance.

Le 14 mai 1934, les tramways sont supprimés, et le 120 est converti en autobus. Le parcours est dévié entre la rue Pasteur à Noisy et la place Carnot à Bry par la rue de Bry et l'avenue Georges Clémenceau au lieu du Boulevard Foch en raison de l'état déplorable de cette dernière voie : la viabilisation se fait toujours attendre (voir le chapitre sur « Le feuilleton du boulevard du tramway »).



Graphique de ligne de 1934 (la durée de 27 minutes est celle des autobus) (document <http://www.busparisiens.fr/forum>)

1934 : REPORT DU TERMINUS AU CHATEAU DE VINCENNES :

Le 25 mars 1934, la ligne n° 1 du Métropolitain est mise en service jusqu'au terminus du Château de Vincennes avec l'ouverture de deux stations intermédiaires, « Saint-Mandé-Tourelle » et « Place Bérault ». Les douze lignes de tramways qui allaient jusqu'à la Porte de Vincennes (dont notre 120) sont purement et simplement arrêtées au Château de Vincennes et conservent leurs indices et dénominations précédents. Pour assurer une desserte suffisante de Vincennes par les transports de surface, la ligne d'autobus BZ « Vincennes-Château - Louvre » est renforcée par un service de navettes « Vincennes-Château - Porte de Vincennes » assuré sous l'indice ~~BZ~~ (barré en diagonale)



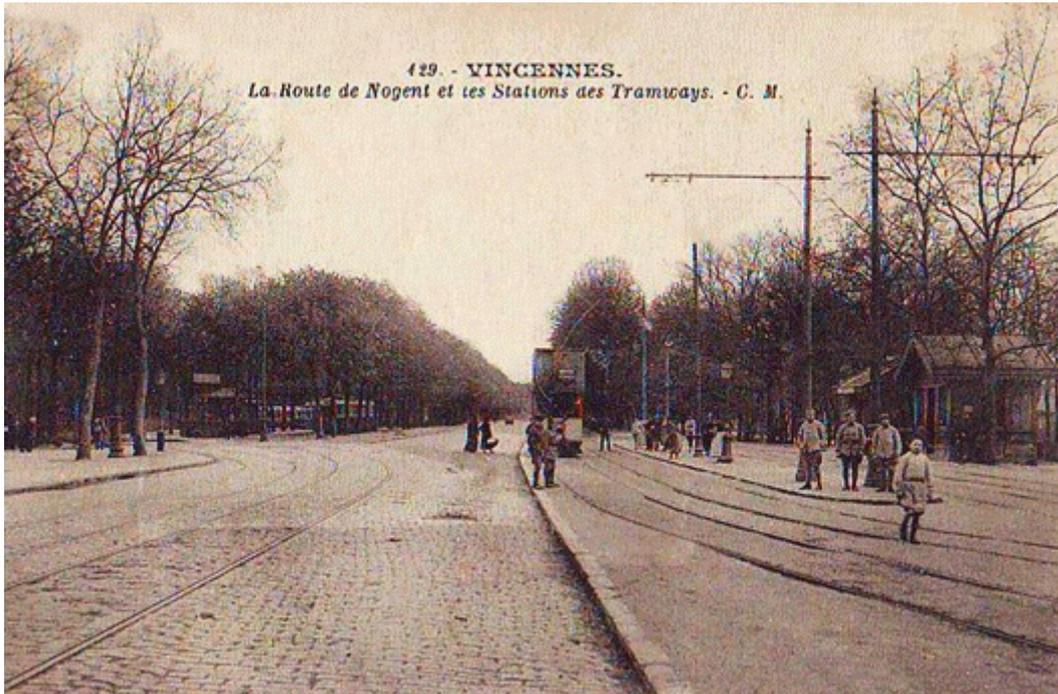
Information parue dans « Le Temps » du 25 mars 1934 (document Gallica - BNF)

Il faut voir là l'une des premières mesures intelligentes « de coopération entre le métro et les transports de surface » qui resteront séparés jusqu'en 1942, année où la S.T.C.R.P. est absorbée par la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (C.M.P.) qui exploitera l'ensemble du réseau de métro et de bus de Paris et de sa banlieue jusqu'à la création de la R.A.T.P. (Régie Autonome des Transports Parisiens) après la guerre en 1949.

On peut noter qu'à ce moment, la durée « officielle » du trajet qui était de 55 minutes pour atteindre la Porte de Vincennes passe à 40 minutes pour rejoindre le Château de Vincennes.

À cette occasion, M. Pons, le directeur de l'Exploitation commerciale de la S.T.C.R.P. demande au Service du Matériel et de la Traction des Tramways « En vue de réduire au minimum les frais de transformation de ces lignes, je vous serai obligé de changer l'inscription actuelle du bandeau : PORTE DE VINCENNES par CHATEAU DE VINCENNES »

Les nouvelles consignes aux wattmen sont les suivantes : à l'arrivée au Château de Vincennes, « les tramways [de la ligne 120] emprunteront le groupe de voies de gauche [Voies Nord] et s'arrêteront à hauteur des pointes d'aiguille de la double diagonale. Leurs occupants, une fois descendus en ce point et les opérations d'inversion du sens de marche effectuées, ils viendront, après utilisation de cet appareil, stationner sur la voie direction Banlieue, au droit des couloirs d'accès qui, de l'Ouest vers l'Est, seront installés dans l'ordre suivant pour régler la montée des voyageurs : Lignes 108 et 109 à même hauteur, Ligne 120, Ligne 113. La manœuvre de rebroussement sera toujours exécutée sur l'ordre du Contrôleur chargé du classement des voitures, qui indiquera au machiniste la voie et la diagonale à emprunter. » Il est vrai que cela paraît compliqué. Et encore on n'en voit qu'une petite partie sur la carte postale ci-dessous :



Une partie du terminus des tramways au Château de Vincennes (collection MJ)

À cette date le parc du 120 se monte à 21 motrices et 0 attelage

La S.T.C.R.P. en profite pour rappeler à tous ses machinistes les consignes à respecter dans un recueil intitulé « Consignes spéciales [... à la ligne] 120 (Noisy-le-Grand - Vincennes (Château) » qu'elle distribue à tous ses agents concernés. Ce fascicule est en fait un guide très détaillé qui, non seulement, donne les consignes de sécurité et du code de la route à observer, mais également décrit le parcours en pointant tous les passages délicats. C'est ainsi que pour Noisy, on peut lire :

« Noisy-le-Grand (terminus) : Terminus en cul de sac à rebroussement.

Grande Rue à Noisy : Voie unique en bordure d'un trottoir très étroit côté nos pairs - grande prudence au débouché des rues transversales - actionner le signal avertisseur - direction Vincennes (Château) les tramways vont à contre sens de la circulation générale.

Carrefour Grande Rue - Rue du Docteur Sureau : Courbe très prononcée - allure très modérée direction Noisy - la voie sort d'entre deux immeubles pour déboucher sur le carrefour.

De la rue du Docteur Sureau à la rue du Brayer : Garage « Pasteur » en courbe - direction Noisy la voie quitte la gauche pour prendre la droite de la chaussée - déclivité direction Vincennes (Château) courbe très prononcée avant d'arriver à la rue du Brayer - allure très modérée dans la courbe et vers la rue du Brayer où la voie est en bordure d'une rue en contre bas.

Bd du Maréchal Foch à Noisy : Voie unique en accotement - grande prudence au débouché des rues transversales - actionner le signal avertisseur - déclivité direction Vincennes (Château)

Lieu-dit « Ancien terminus » : Garage hors de l'accotement direction Noisy les tramways vont à contre sens de la circulation générale.

Bd du Maréchal Foch (arrêt carrefour de la Plaine) : Garage hors de l'accotement direction Noisy les tramways vont à contre sens de la circulation générale. »

Ce document indique également la liste des arrêts [O = obligatoire] :

« *Dans Noisy-le-Grand : La Mairie (O) - Rue Gambetta - Rue Pasteur (O Direction Mairie de Noisy-le-Grand) - Rue du Brayer - Boul. Souchet (Ancien terminus) - Route de Neuilly (O) - Rue de Verdun - Rue de l'Epargne - ...* »

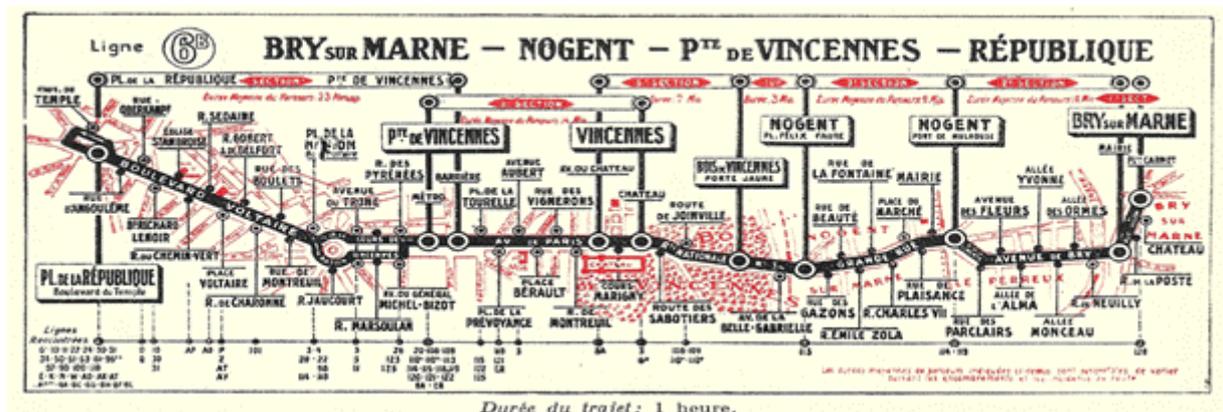
Et ça continue jusqu'au Château de Vincennes ...

LA LIGNE DE TRAMWAY N° 6B :

Lorsqu'on parle du 120, il est difficile de ne pas dire quelques mots de la ligne 6B. En effet, cette ancienne ligne de la C.G.O., reprise par la S.T.C.R.P. est une sorte de « sœur » de notre ligne 120. Elle part de la Place Carnot à Bry et dessert la Place de la République en passant par la porte de Vincennes. Elle emprunte les mêmes rails que le 120 jusqu'à Paris. C'est ce qu'on appelle à l'époque une ligne « de pénétration ». Elle joue le rôle d'une ligne 120 (barré en diagonale) comme on a l'habitude de signaler les voitures qui s'arrêtent à un terminus intermédiaire. En effet la ligne 120 a eu depuis le début un terminus intermédiaire à Bry auquel beaucoup de voitures s'arrêtent.

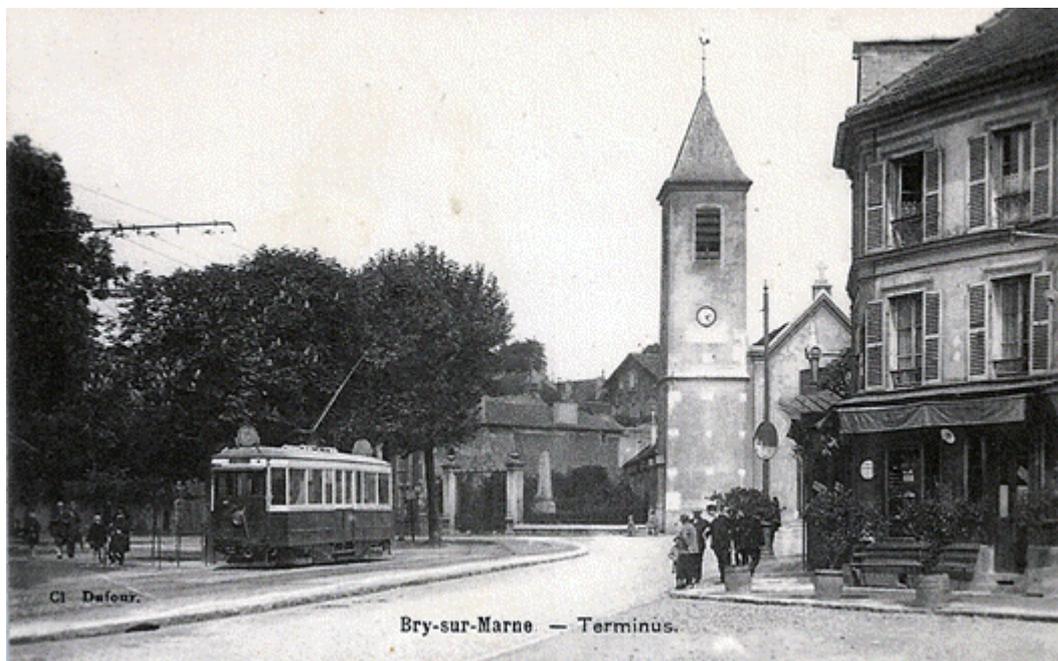
Cette ligne est créée en 1923 par dédoublement : le 6A part de la Porte de Vincennes jusqu'au Louvre alors que le 6B part lui de la place Félix Faure à Nogent et rejoint la place de la République. Puis le 6B est prolongé en mars 1926 jusqu'à la Place Carnot à Bry. Bien entendu, depuis qu'il arrive à Bry, le service partiel du 120 qui partait de la Mairie de Bry (terminus intermédiaire) a été supprimé. La ligne 6B a « comme terminus pour la moitié des voitures Bry (Mairie) et pour l'autre moitié Bry (Place Carnot). »

L'histoire de la 6B est assez chaotique puisque après avoir été progressivement prolongée de la Porte au Château de Vincennes puis à la Place Félix Faure à Nogent (gare de Nogent-Vincennes) puis finalement à la Place Carnot à Bry, elle a vu brutalement, en mars 1928, son exploitation limitée aux seules « heures de charge » du matin et du soir. Le Conseil Général de la Seine, qui rappelons-le, préside seul aux décisions concernant la S.T.C.R.P. délibère dans ce sens : « l'exploitation de la ligne de tramways n° 6B « Bry-sur-Marne - République » sera suspendue de 9 heures à 17 heures les lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi de chaque semaine, le service étant assuré par la ligne de tramways n° 120. »



Graphique S.T.C.R.P. de 1926 (document www.busparisiens.fr/forum)

Il va sans dire que cet arrêt partiel complique sérieusement les choses : que faire des voitures pendant la coupure : les stocker à droite et à gauche ou bien les faire rentrer à leur dépôt de « Lagny », au coin de la rue des Pyrénées et de la rue de Lagny à Paris 20° ? De plus, les motrices qui y sont affectées changent souvent : en 1921 le parc était de 15 motrices B et 15 attelages A de l'ancienne C.G.O. En 1928, elle reprend les motrices O-P et C - E-P du 120 lorsque ce dernier reçoit



6B : motrice OP à l'arrêt de Bry (Mairie) (document www.busparisiens.fr/forum)

les motrices G de l'ancien réseau C.G.O.

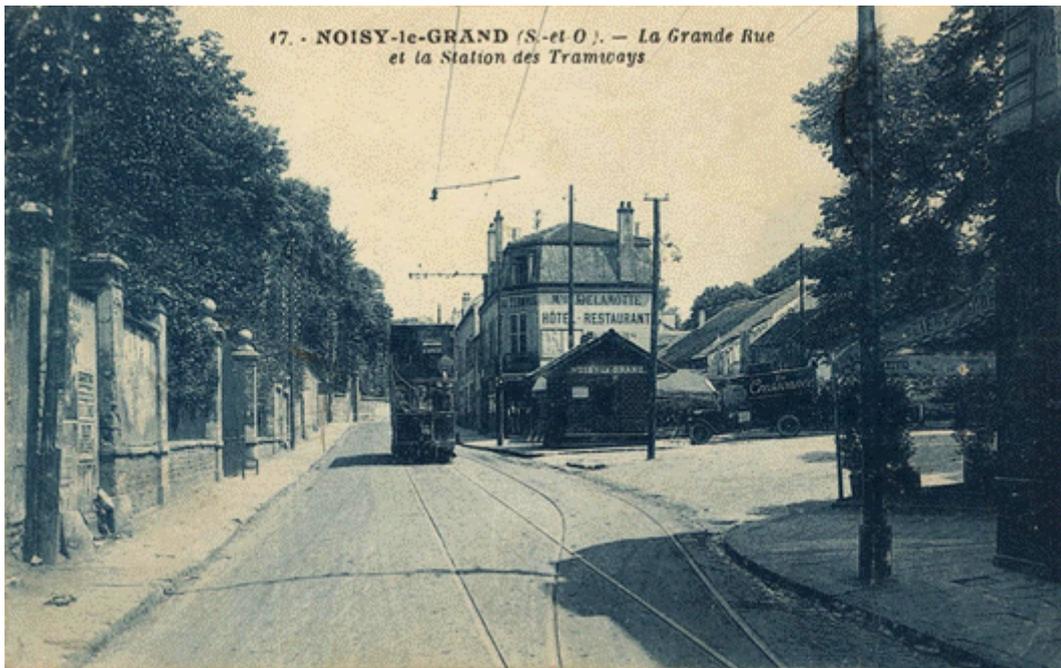
Toutes ces « bouleversements » finissent par provoquer des protestations de la part des usagers. Par exemple, en mars 1928, une délibération du Conseil Municipal de Bry fait remarquer que *« ce matériel ne correspond en aucune manière à celui qu'une entreprise comme la T.C.R.P. devrait mettre à la disposition des voyageurs faisant un parcours d'une durée de 1 heure 10 minutes. Ces voitures n'ont qu'un nombre restreint de places assises. Les places debout elles-mêmes offrent le maximum d'inconfortabilité [sic]. La S.T.C.R.P. n'a pas craint de s'exposer au ridicule en produisant ces voitures jusque dans Paris. Il apparait d'ailleurs que cette démonstration est surtout faite dans un but que l'on peut apercevoir : pousser la ligne 6B au maximum du ridicule par des horaires fantaisistes et du matériel qui ne l'est pas moins [...] »*

En septembre 1933, par décision du Conseil Général de la Seine, la ligne 6B est supprimée totalement et sans remplacement par autobus. Les élus de la Seine ne voient pas l'intérêt d'un remplacement puisque le tramway 120 couvre déjà l'itinéraire entre la Place Carnot à Bry et la Porte de Vincennes et sera renforcé à cette occasion, et le trajet intra-muros est déjà couvert par la ligne de bus BZ qui a remplacé le 6A en mars 1931. Et il faut reconnaître que, sans suivre exactement le même parcours, la ligne 1 du métro dessert également les quartiers de la République et du Louvre.

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

On a vu dans la 2^e partie (Bulletin NLGH n°6 de mai 2015) que le bureau du terminus de Noisy-le-Grand a été construit en face du Château Périac en février 1902, alors que le terminus provisoire du tramway est encore à l'entrée de Noisy vers la rue du Brayer.

En août 1924, le Conseil Municipal refuse l'installation d'un panneau publicitaire sur ce petit bâtiment.



Le petit bâtiment du terminus est bien visible devant la maison Delamotte baptisée, en toute logique, « Au terminus » (collection Christiane Lassarat)

En 1925-26, le Maire de l'époque, Léon Bernard, reprend le thème populaire du « prolongement » déjà évoqué dans la 2^e partie. Cette fois, la requête ne s'arrête pas « à la Grille du Parc de Villeflaix » mais demande d'aller jusqu'à Gournay afin de desservir des lotissements nouvellement créés dans l'est de Noisy comme celui très important du Domaine de Gournay. « *Considérant que la population de Noisy le Grand s'est accrue considérablement depuis quelques années [...]* Que cette ligne de tramway sera incessamment complètement insuffisante. [...] *Qu'il est de toute nécessité d'augmenter d'urgence les moyens de transport en commun dans notre commune. [...] Emet le vœu : Que le terminus du tramway de la ligne 120 soit prolongé et raccordé à la ligne 113 à Gournay Chelles [...]*. Le Maire fait adopter un vœu du Conseil Municipal dans ce sens. On peut d'ailleurs se demander si dans l'esprit du Maire il n'y a pas l'idée de « demander plus (Gournay) pour avoir moins (la grille du Parc) » ?

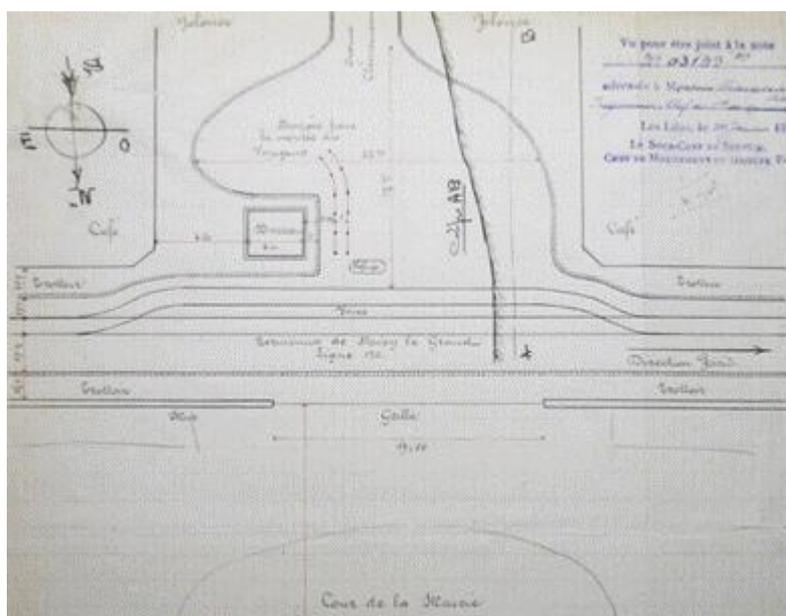
Il associe à sa démarche M. Louis Amiard, Président du Conseil Général de Seine-et-Oise, maire de Neuilly-sur-Marne et ancien député. Evidemment, les communes de Neuilly-sur-Marne, Gournay et Chelles, consultées, sont absolument d'accord avec ce projet et leurs Conseils Municipaux adoptent des vœux tendant à sa concrétisation. M. Amiard transmet la délibération de Noisy au directeur de la S.T.C.R.P. « *en insistant très vivement sur les considérations qu'elle présente et que je serai heureux de vous voir adopter.* » La S.T.C.R.P. comme précédemment, oppose une réponse ferme : M. Pons, Chef de Mouvement du Groupe-Est conclut un rapport interne en argumentant que,

« actuellement, le peu d'importance et de développement du lotissement ne nous permet pas de donner un avis favorable au prolongement de la ligne 120, prolongement d'une longueur d'environ trois kilomètres qui ne serait qu'une augmentation du kilométrage sans accroissement correspondant de la recette. » Et même, comme le précise M. Pons au Directeur-adjoint, Chef du Service des Études Administratives : « En ce qui concerne le raccordement éventuel avec la ligne N° 113, il apparait sans intérêt. ». La S.T.C.R.P. en arrive donc à une conclusion évidente : le projet n'apparaissant pas comme rentable il faudra que le département et les communes intéressées mettent la main à la poche afin « d'assurer intégralement les charges financières correspondantes. » De plus, le lotissement de M. Bernheim, également lotisseur de la Rive Charmante et du parc Périac, est déjà desservi par un service privé d'omnibus.

M. Bonnefoy-Sibour, Préfet de Seine-et-Oise, consulté par M. Amiard, demande aux Ponts et Chaussées départementaux de lui remettre un rapport sur le sujet. La conclusion de l'Ingénieur divisionnaire est claire : étant donné le montant estimé, très élevé, et la faible population desservie (le lotissement n'en est encore qu'à son début) : « le vœu du Conseil Municipal de Noisy-le-Grand ne nous parait pas, quant à présent, susceptible de recevoir une suite favorable. »

Le Préfet de la Seine, également consulté, en arrive à la même conclusion que la S.T.C.R.P. : « la construction du prolongement demandé ne pourrait être entreprise qu'avec le concours financier des collectivités, Département de Seine-et-Oise et Communes intéressées. » Il faut se souvenir que la S.T.C.R.P. est sous la seule autorité du Département de la Seine et que ce dernier seul finance la Société de Transports en Commun, y compris sur les départements voisins. On comprend donc sa réticence à financer et sa conclusion est que « ce prolongement intéress[ant] uniquement les départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, [est] très coûteux et lourdement onéreux. »

En juillet 1926, la Municipalité achète le Château Périac et en prévision du déplacement de la Mairie dans ce nouveau lieu en juillet de l'année suivante, le Maire, M. Léon Bernard, reprend ses demandes de prolongement de la ligne sous un nouvel angle : « J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le danger que représente pour la circulation, le stationnement des tramways au terminus de la ligne 120 à Noisy-le-Grand devant la nouvelle Mairie. » et fort de ce nouvel argument demande à nouveau le déplacement du terminus vers la Grille du Parc. Il va jusqu'à envoyer un courrier, appuyé par M. Amiard, au Ministre des Travaux Publics pour soutenir sa demande.



Croquis du stationnement devant la Mairie daté de 1927 (document Archives RATP)

Au lieu d'accéder à sa requête, M. Champetier de Ribes, Ingénieur en Chef du Service du Mouvement de la S.T.C.R.P., résout le problème de façon astucieuse, en modifiant l'emplacement du stationnement des voitures. Elles seront garées dans le cul-de-sac du garage (à gauche du croquis ci-dessus) de façon à moins gêner la circulation et dégager l'entrée de la nouvelle Mairie. Cette solution, qui n'exige aucun financement de la part du département de Seine-et-Oise, recueille l'approbation de son Préfet. De son côté, le Préfet de la Seine rappelle par courrier à celui de Seine-et-Oise que « *Le département de la Seine n'a [...] aucun intérêt à voir effectuer ce prolongement [vers la Grille du Parc de Villeflix] qui ne serait qu'une commodité pour la Commune de Noisy-le-Grand. Une participation de sa part ne pourrait être admise que si le département de Seine-et-Oise ou la Commune de Noisy-le-Grand, s'engageait à prendre à sa charge le déficit supplémentaire qu'aurait à supporter la ligne 120 si elle était prolongée.* »

En janvier 1927, la S.T.C.R.P. envisage un temps de prolonger la voie jusqu'à la place des Écoles (devenue la place Gallieni) pour résoudre le problème de l'encombrement devant la Mairie, mais ce projet est vite abandonné en raison de son coût.

En décembre 1927, M. Salaud (Louis Salaud, Menuiserie et Parquets - Scierie Mécanique - 104 Grande Rue, Noisy-le-Grand - Seine-et-Oise) envoie une lettre de protestation à la S.T.C.R.P. concernant le nouveau lieu de garage, dans le cul-de-sac de la voie, et explique que « *Depuis un certain temps, les voitures de la ligne 120 ont quitté l'emplacement où elles stationnaient pour venir se garer devant la porte de mon établissement. Je possède une voiture qui sort fréquemment et pour sortir je suis obligé de demander au contrôleur de bien vouloir faire descendre la voiture pour me livrer passage. Je m'empresse de vous dire qu'il accède de bonne grâce voyant mon embarras mais c'est un ennui constant pour moi et une perte de temps, et ne serait-il pas possible de remédier à cet état de chose en mettant l'arrêt où il était autrefois c'est-à-dire devant le bureau ce qui me paraît être le plus logique, car en plus cette voiture entrave la circulation et suis très surpris qu'il ne soit pas encore arrivé d'accident.* »

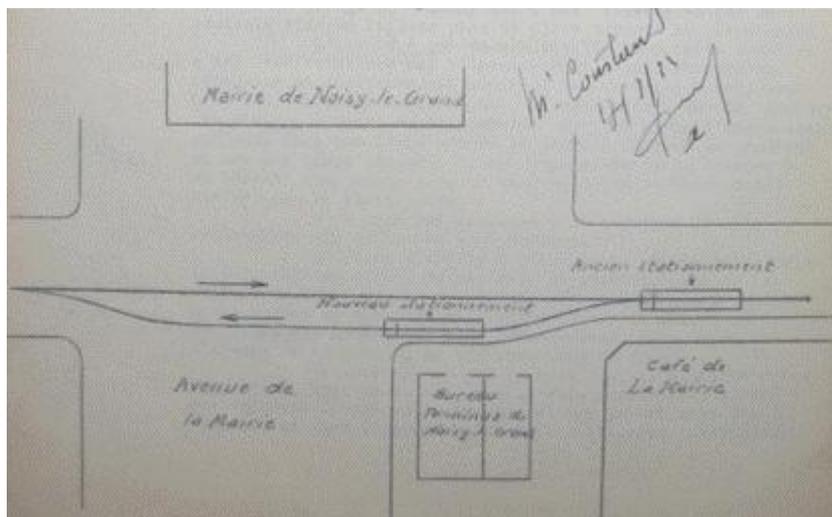


À droite de la carte postale, le bureau du terminus de Noisy. Et à droite du tramway stationné dans le cul-de-sac, la porte cochère de M. Salaud, surmontée de l'inscription « Parquets » (collection C. Lassarat)

En mars 1928, Jules Godin « *Président [du Comité des Usagers du 120], propose à la Société [S.T.C.R.P.] d'acheter la ferme de la Grenouillère [les bâtiments voisins de l'ex Place Gallieni, qui deviendront la ferme Chauvin dans les années 30] en vue d'y constituer un garage pour un certain nombre de voitures de la ligne 120, de façon à éviter à ces voitures et aux agents en service sur cette ligne, demeurant à Noisy-le-Grand, les H.L.P. [trajets « Haut-Le-Pied », sans passagers] relativement conséquents existant entre le dépôt de la Maltournée et Noisy-le-Grand.* » Mais cette offre est rejetée par la S.T.C.R.P. car « *les nécessités d'entretien [l']obligent à concentrer dans un dépôt [sa] main-d'œuvre d'exploitation et d'entretien.* »

À plusieurs reprises, le Conseil Municipal a émis des vœux tendant à créer un abri à côté du bureau du terminus pour les voyageurs de la ligne 120 car « *nombreux sont les usagers qui le matin attendent dehors à la merci des intempéries.* » La réponse de la S.T.C.R.P. est toujours du même style, comme celle de 1931 : « *En dehors des services ouvriers du matin, le nombre de voyageurs prenant place dans les voitures au terminus de Noisy-le-Grand est peu important et, dans ces conditions, nous ne pensons pas que l'installation demandée qui nécessiterait d'ailleurs la mise à disposition des crédits correspondants, présente un véritable intérêt.* » Or c'est justement pour protéger des intempéries les usagers de ces services ouvriers du matin, que ces demandes sont faites !

En mars 1932, se repose le problème du garage du tram très près des façades des riverains et comme l'explique le Maire : « *Il est certain que la voiture en station à moins de deux mètres des fenêtres d'une maison empêche dans une large mesure la lumière du jour de pénétrer et que par temps couvert, il est impossible de se livrer à un travail quelconque sans le secours d'une lumière artificielle, gaz ou électricité.* ».



Déplacement du stationnement (document Archives RATP)

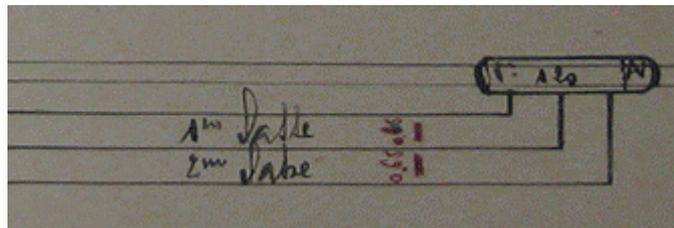
On résout finalement le problème, après quelques tâtonnements, en ramenant le garage au droit du bureau « *au premier piquet du passage entre chaîne, l'avant de la voiture se trouvant exactement au droit de ce point. De la sorte, toutes les habitations seront parfaitement dégagées et la visibilité des conducteurs de véhicules hippo ou automobiles descendant l'avenue de la Mairie, sera largement suffisante.* » La Société va même jusqu'à indiquer que « *une bande de peinture rouge tracée sur le sol, permet à nos machinistes d'arrêter leur voiture à hauteur du 1er piquet du passage entre chaînes* », en attendant la pose d'un pavé-repère. M. Salaud est très content car le nouveau stationnement de la motrice libère sa porte de garage !

En Mai 1928, les Ponts et Chaussées de Seine-et Oise rendent leur conclusion, toute diplomatique, sur la question du prolongement à la Grille du Parc de Villeflix : « *Nous proposons donc que M. le Préfet de Seine-et-Oise informe M. le Maire de Noisy-le-Grand, de la réponse de M. le Préfet de la Seine, et lui demande de lui faire connaître si la Commune serait éventuellement disposée à assumer la charge du déficit supplémentaire dont l'exploitation de la ligne 120 serait grevée du fait de son prolongement.* » La municipalité de Noisy « *prend acte de cette communication et étudiera les motifs invoqués pour poursuivre de nouvelles démarches.* » Après cette annonce de réflexion du conseil municipal et devant les sommes à englober, calculées par la S.T.C.R.P., on perd la trace de ce projet concernant le prolongement du tramway. Il reviendra sur le devant de la scène en 1934 lors du remplacement du tramway par des autobus qui peuvent bénéficier d'une plus grande liberté d'itinéraire.

Le bureau du terminus du tramway de Noisy-le-Grand est resté longtemps en place, même partiellement utilisé après le remplacement par les autobus. Il ne sera démoli qu'en 1962.

LES BARRIÈRES D'ATTENTE ET CHAÎNES MOBILES

On a déjà présenté ce dispositif d'attente dans la 2^e partie mais il faut signaler qu'il a été encore amélioré par la S.T.C.R.P. Auparavant uniquement destiné à canaliser la montée des voyageurs dans les voitures afin d'accélérer cette opération, il est maintenant également utilisé pour trier les passagers en fonction de la classe dans laquelle ils souhaitent voyager ou en fonction de leur destination, ou bien encore de créer une priorité d'embarquement (par exemple pour les voyageurs à long parcours déjà munis de tickets).



Croquis montrant comment les barrières de 1^{re} classe conduisent vers l'arrière de la voiture et les barrières de 2^e classe vers l'avant, au terminus du Château de Vincennes (document Archives RATP)

Ces barrières sont rarement sous abri et quand elles le sont, ces couvertures ne sont pas très efficaces en raison du vent qui rabat la pluie sur les voyageurs au bord de la file. Une des demandes les plus fréquentes expose que « *La pose de bâches ou cloisons vitrées sur la face côté chaussée éviterait les courants d'air.* » Mais la S.T.C.R.P. a toujours été très réticente à l'installation de ces abris au terminus de Noisy, arguant qu'elles coûtaient fort cher et souvent n'étaient même pas nécessaires comme en avril 1932 : « *Nous avons l'honneur de vous faire connaître que le mouvement des voyageurs en cours de semaine à ce terminus ne semble pas justifier l'installation d'un abri plus vaste que la salle d'attente actuelle, qui mesurant 2 m 50 sur 3 m, est assez spacieuse pour donner satisfaction aux usagers.* » On se demande bien comment 54 personnes auraient pu s'abriter dans cette salle d'attente, puisqu'il n'était pas rare que la voiture fasse le plein dès son départ du terminus ? La Société a même essayé d'esquiver le sujet en parlant dans un rapport interne de « *Protestation des voyageurs contre les intempéries* » comme si les usagers s'élevaient contre les conditions climatiques et non contre les conditions d'attente des tramways !

Ces barrières d'attente sont, comme par le passé, utilisées comme lieu de rendez-vous par les passagers qui souhaitent voyager ensemble. Elles peuvent également contenir « *des voyageurs qui*

ne voulant pas prendre des places de 1^{re} ou désirant une place assise, attendaient la voiture suivante : d'où une certaine gêne pour les voyageurs de queue désirant bénéficier des places refusées par les voyageurs de tête. » Ce qui a d'ailleurs parfois amené des protestations de voyageurs qui n'arrivaient pas à se frayer un passage, obligeant la S.T.C.R.P. à instituer une consigne : « Nous avons donc donné aux contrôleurs les instructions nécessaires pour faire ranger dans le couloir ces usagers sur une seule file de manière que le passage reste libre pour les personnes désirant avoir accès aux voitures. »

LE MATÉRIEL ROULANT :



Ancienne motrice CFN « 54 places » qui n'a pas encore reçu sa livrée S.T.C.R.P. (document Forum Bus Parisien)

En 1921, à la création de la S.T.C.R.P., le parc 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 celle de la C.G.O.) 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 ».*

Dans ses souvenirs, Louis Berrier nous explique que bien que « la Compagnie des C.F.N. ait été absorbée par la S.T.C.R.P. le 1er janvier 1921, rien n'avait changé au début : les voitures étaient toujours peintes en jaune et les employés portaient toujours l'uniforme C.F.N. » Il faudra plusieurs années pour « unifier » tous ces matériels disparates.

À partir de 1922, les services partiels, comme celui du 120 se terminant à Bry, sont signalés par une barre diagonale rouge que le machiniste place au milieu du disque de ligne. On parle alors de « service 120 barré ».

En août 1923 : le parc de la ligne 120 s'élève à 13 motrices C.F.N. type 54 places à impériale. A ces motrices viennent s'ajouter 7 attelages C.F.N. qui vont être remplacés par 7 motrices C.F.N. type 54 et 74 places transformées en remorques provenant de la ligne 113 (qui reçoit de son côté 7 motrices C.G.O. type G).



Entre 1921 et 1923, la voiture n'a pas encore reçu sa livrée STCRP.
Paul Chatillon (1893-1962), wattman à la S.T.C.R.P., pose devant sa motrice « 54 places » (coll. Hélène Teissèdre)

En août 1926, la S.T.C.R.P. réforme les anciennes voitures à impériale de l'ex C.F.N. : « *La Compagnie disait que pour elle ces voitures étaient pratiques, mais [...] les usagers ont réclamé en raison de leur inconvénient à monter et descendre, de plus le personnel réclama aussi. Les receveurs n'étaient pas le soir en sécurité, les wattmans n'étaient pas à l'abri des intempéries, de plus le matériel fut réformé par le Département car de fabrication américaine fer et bois [Brill & Co, Philadelphie], il ballottait et l'on craignait des accidents à cause de cette structure.* » Et on met donc en service pour une durée assez courte (moins de 2 ans) 15 motrices d'anciens réseaux repris en 1921 par la S.T.C.R.P. : 12 de type O-P (ancien réseau Ouest Parisien) et 3 de type C - E-P (ancien réseau Est-Parisien) :

- **Les motrices O-P** ont un poste de conduite extérieur (mais relativement abrité) et des portes centrales de chaque côté. Ce sont des modèles assez anciens (1900) qui offrent 54 places : 10 places assises de 1^{re} classe, 16 places assises de 2^e classe, 22 places debout de 2^e classe sur la plateforme centrale, 6 places debout de 2^e classe sur la plateforme extrême. Elles mesurent 11,50 m de longueur (hors tampons) pour un poids à vide de 12,80 t. Elles sont équipées d'un moteur W 69 (Westinghouse) de 30 ch. Comme l'explique un Inspecteur Divisionnaire de la S.T.C.R.P. : « *Le nombre de places assises est inférieur à celui des motrices à impériale mais le nombre de places de 2^e classe est supérieur de 22 % (44 au lieu de 36) et ceci au détriment des 1^{res} classes. Cette répartition a donc*

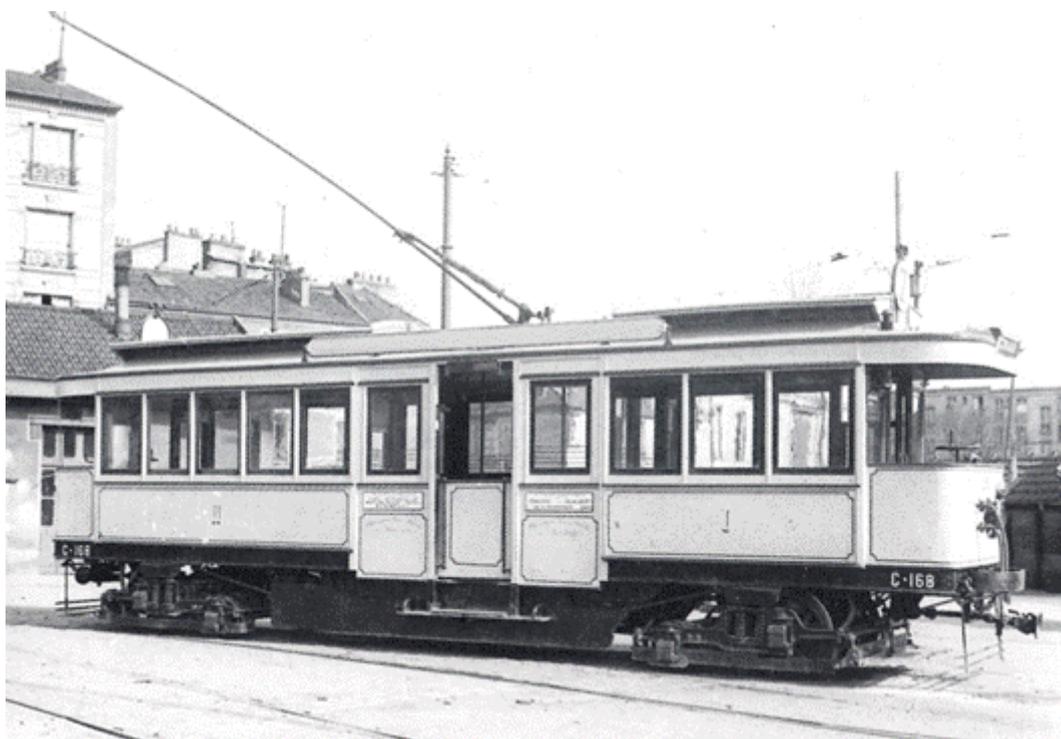
favorisé les voyageurs munis de coupons de retour [les voyageurs au tarif ouvrier du matin] dont l'accès en 1^{re} classe, à certaines heures du soir, n'est nullement motivé, le nombre de places 1^{re} classe (10) étant relativement faible eu égard à la capacité totale de la voiture. »



Motrice type OP de la ligne « sœur » n°6B à la République (document Forum Bus Parisien)

- **Les motrices C - E-P** sont également des modèles assez anciens (1900-1903) avec un poste de conduite extérieur et des portes centrales de chaque côté. Elles offrent 55 places et mesurent 11,60 m de longueur pour un poids à vide de 12,70 t. Elles sont montées sur « bogies « maximum traction » comportant chacun un moteur W 69 (Westinghouse) de 30 ch. La plateforme centrale, [...] pas tout à fait centrale, partageait ces véhicules en 2 compartiments inégaux de 3 et 5 fenêtres correspondant à la 1^{re} et à la 2^e classe. »

Ces voitures C - E-P n'ont pas été beaucoup utilisées sur la ligne 120 puisqu'en février 1927 un rapport interne de la S.T.C.R.P. explique que « le matériel actuellement affecté à cette ligne se compose de 15 motrices type O.P. » Donc plus de motrices C – E-P.



Motrice type C - EP (état 1920) (document J. Robert)

En mars 1928 : en remplacement des voitures O-P qui sont affectées à la ligne 6B, la S.T.C.R.P. met en service des motrices G qui ont été reprises de l'ancien réseau C.G.O.



Motrice type G au terminus de Noisy-le-Grand en 1934 (cliché X collection AMTUIR)

Ces motrices de 49 places dont 30 assises, fabriquées pour la C.G.O. en 1913-14, mesurent 11,31 m de longueur (hors tampons) et présentent une hauteur au lanterneau de 3,305 m pour un poids à vide de 14,8 t. Elles comportent 2 portes latérales centrales. Elles sont équipées d'un moteur GE 216 (Thomson) de 50 ch. L'empattement des bogies est de 3,60 m. Elles présentent 10 places assises en 1^{re} classe, 12 en 2^e et 22 (10 + 12) debout sur les plateformes à chaque extrémité.

Ces voitures, de conception plus récente et plus confortables recueillent évidemment l'approbation des voyageurs. Elles sont pourvues d'un lanterneau qui permet une ventilation par le toit sur toute la longueur de la voiture. Elles assureront la quasi-totalité des services jusqu'en 1934.

En novembre 1931, la S.T.C.R.P. a retrouvé quelques vieilles motrices d'avant le type G alors que la ligne était sensée ne plus en compter. En effet, une lettre de la Société au Député de la Seine explique que « *le nombre des motrices type C. Est-Parisien qui circulent encore sur ces deux lignes est des plus restreint : [...] 2 seulement sur la ligne 120.* » Surement des voitures gardées en réserve et utilisées en dernier recours, pour boucher des trous ou en remplacement en cas de panne.

Le 25 mars 1934, lors du raccourcissement au Château de Vincennes, le parc de la ligne 120 est de 21 motrices.

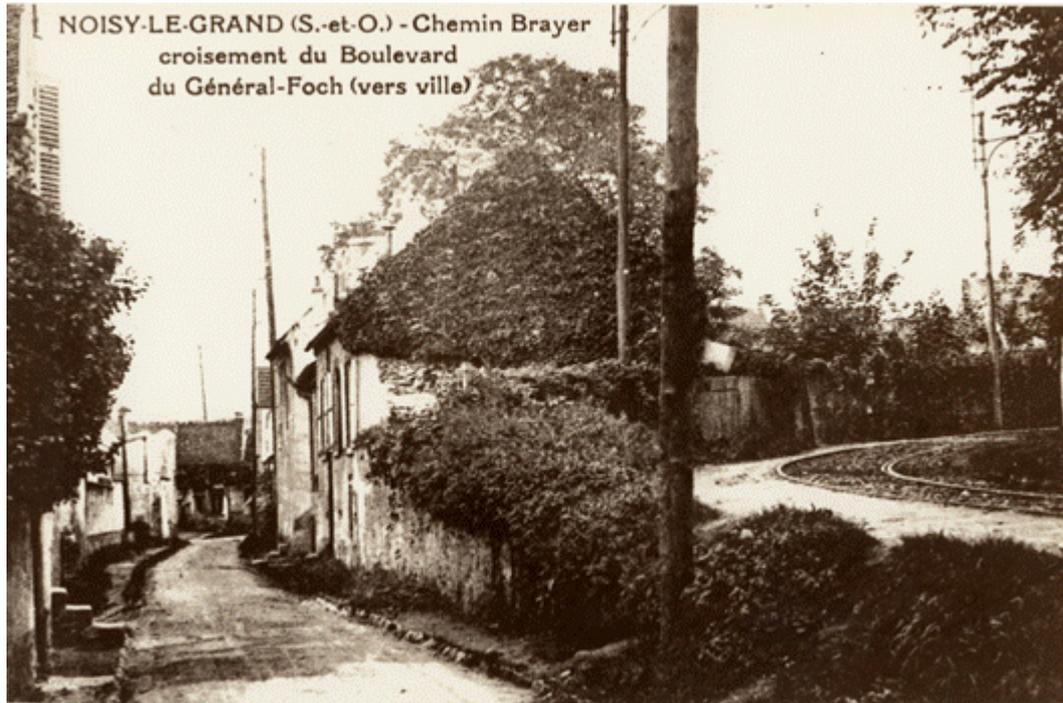
À la fin des années 20 et au début des années 30, avant le remplacement de notre tramway par les autobus et afin de montrer aux usagers son souci de leur donner satisfaction, la S.T.C.R.P. avait affecté à notre ligne des motrices de fabrication récente (donc plus confortables et avec plus de places) en remplacement des tramways anciens. Ces voitures modernes proviennent de lignes sur lesquelles les autobus ont déjà remplacé les tramways jugés obsolètes. Mais ce n'est pas ce que veulent les Noiséens ! Ils veulent que l'on remplace leur tramway (même moderne) par des omnibus automobiles, symboles de progrès technique, ce qui sera finalement réalisé en mai 1934.

LA FIN DU « FEUILLETON » DU BD DU TRAMWAY Á NOISY :

Comme on l'a déjà évoqué précédemment (voir 2^e partie), la création de ce boulevard a été soumise à de nombreux aléas depuis la naissance de l'idée, en 1899, dans la tête de M. Souchet. C'est d'abord M. Carré qui s'oppose au passage du tramway sur son terrain puis à l'élargissement de la rue du Brayer pour atteindre 12 mètres de largeur, avant de décéder en 1906. C'est ensuite sa veuve qui reprend le flambeau et poursuit l'opposition au projet d'élargissement. Puis la guerre de 1914-18 plonge l'affaire dans un quasi-sommeil. Après le conflit, le dossier continue de trainer jusqu'à la création en 1921 de la S.T.C.R.P.

Pendant tout ce temps, les habitants qui ont fait construire sur le lotissement réalisé par la Société « La Prévoyance Familiale » se plaignent toujours : si le boulevard a bien été empierré, sa viabilité n'est toujours pas réalisée et les eaux stagnent dans le bas de la voie, avant le pont du Chemin de Fer de Grande Ceinture, transformant en marécage cette partie de la voie qui, « *prolongeant l'avenue plantée de Bry, donnerait un accès splendide à Noisy et mettrait cette ville en valeur.* » M. Melling, le Président de la société de lotissement, continue d'envoyer des réclamations et des relances au conseil municipal mais la commune repousse toujours ces travaux pour cause de budget insuffisant.

En novembre 1927, on reprend les négociations avec les propriétaires concernés par l'expropriation. Comme le décret du 22 juin 1912 est expiré, il va falloir « *solliciter à nouveau la déclaration d'utilité publique et [...] créer les ressources complémentaires nécessaires à la réalisation de ce projet. [...] Considérant que les formalités d'expropriation n'ont pu être terminées avant la guerre de 1914-1918 et depuis 1914 ce projet est resté en suspens pour la partie du Boulevard situé entre la rue du Brayer et la place de la Mairie, que seul le passage nécessaire pour la voie du tramway a été créé dans cette partie, et qu'il est de toute utilité d'élargir ce passage afin de permettre le débouché du Boulevard sur la place de la Mairie.* »



À gauche, le chemin du Brayer et à droite, le Bd Foch avant l'élargissement (collection Serge Ourry)

On procède donc à la rédaction d'un nouveau tableau estimatif des propriétés à acquérir dans lequel on constate que Mme Veuve Carré, décédée en 1916, est remplacée par son gendre, Louis-Gaston Pamart, médecin-inspecteur à Noisy, veuf de la fille de Mme Carré, Louise Pauline, et qui est tout aussi opposé que ses prédécesseurs à la réalisation du boulevard. **Les « consorts » Pamart vont donc être la nouvelle génération qui va s'opposer à la réalisation du projet d'élargissement.**

En 1928, on commence à signer des traités amiables pour l'expropriation du boulevard. Mais « *les tractations amiables n'ont pu aboutir avec le principal intéressé, M. Pamart, gendre Carré, qui demande à lui seul 125.000 francs, mais traiterait à l'amiable à 100.000 francs. M. le Maire a offert verbalement en octobre à M. Pamart 63.000 francs [...].* La Commune souhaite donc s'assurer les conseils d'un homme de l'art et c'est Maître Leredu, avocat, qui accepte de plaider cette affaire au nom de la Commune.

En 1931-1932 : les travaux de construction du boulevard s'engagent mais il ne devient carrossable qu'en 1937 car c'est maintenant la mise en viabilité des boulevards Foch et Souchet qu'attendent les habitants qui signent une pétition.

En 1933, on décide de faire construire un égout qui dirigera les eaux de Noisy vers la Marne car les égouts de Bry ne peuvent pas les recevoir.

On songe déjà à remplacer le tramway par l'autobus pour des questions de gain de temps et d'argent mais on rencontre un nouveau problème : le Maire a demandé le classement du boulevard dans la voirie départementale pour pouvoir bénéficier de subventions. Mais le boulevard n'est pas assez large (propriété de la commune : 5 mètres) pour y être classé. Il faut donc attendre que la S.T.C.R.P., après avoir remplacé les tramways par des autobus, décide de déclasser la voie inutilisée du tramway (4 mètres) et espérer qu'ensuite elle abandonnera ce terrain à la commune permettant ainsi d'atteindre une largeur suffisante (12 mètres) pour demander le classement.

Le 14 mai 1934, le tramway 120 est remplacé par l'autobus. Finalement, le déclassement est prononcé et la S.T.C.R.P. abandonne la largeur de la voie à la commune qui va pouvoir demander le classement dans la voirie départementale et obtenir des subventions.

En 1938, la commune demande et obtient le classement des Boulevards Foch et Souchet dans la voirie départementale. Et finalement en 1939, les travaux sont enfin terminés et leur réception est acceptée malgré quelques petites déficiences qui coûteront encore la bagatelle de 2 000 F à la commune pour les petites réparations. **Le feuilleton aura duré 40 ans !**

LES TARIFS :

Le sujet est toujours aussi important ! Les demandes, réclamations, protestations, pétitions continuent. C'est toujours **le Conseil Général du Département de la Seine qui fixe les tarifs** des tramways de la région parisienne. La S.T.C.R.P. 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) puis jusqu'au Château de Vincennes (après le raccourcissement de la ligne), entre 1921 et 1934, année du remplacement des tramways par les autobus et le prix actuel d'un billet de RER :

| | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | | équivalents 2014 (selon l'INSEE) | |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| | | | | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe |
| Porte de Vincennes : | | | | | |
| 1924 : | 1,25 F | 1,10 F | (A-R ouvrier : 1,10 F) | 1,12 € | 0,99 € (0,99 €) |
| 1925 : | 1,70 F | 1,50 F | | 1,42 € | 1,26 € |
| 1926 : | 2,10 F | 1,85 F | | 1,34 € | 1,18 € |
| 1929 (à l'unité) | 3,00 F | 2,10 F | | 1,73 € | 1,21 € (5,75 €) |
| 1929 (en carnet) : | 2,50 F | 1,75 F | (carte 6 j. : 9,95 F) | 1,44 € | 1,01 € |
| 1931 (à l'unité) : | 4,00 F | 2,80 F | | 2,39 € | 1,68 € |
| 1931 (en carnet) : | 3,00 F (10 tickets) | 2,10 F (7 tickets) | | 1,80 € | 1,26 € |
| Château de Vincennes : | | | | | |
| 1934 (à l'unité) : | 2,60 F | 2,00 F | | 1,84 € | 1,42 € |
| 1934 (en carnet) : | 2,10 F | 1,50 F | | 1,42 € | 1,06 € |

Tarifs à rapprocher du prix d'un ticket de RER (tarif 1er août 2016) :

« Noisy (Mont-d'Est) - Paris (Nation) » (station RER intra-muros la plus proche de la Porte de Vincennes) ou bien « Noisy (Mont-d'Est) - Vincennes » (station RER la plus proche du Château) :
 - billet à l'unité : **3,55 €** ou billets en carnet : **2,84 €**

Rappelons les requêtes principales et répétitives qui se sont exprimées pendant la période :

- le tarif unique de deuxième classe pour tous les passagers, pour les voyages de retour du soir
- la priorité de montée pour les voyageurs allant jusqu'à Noisy, aux heures d'affluence
- la suppression des cartes hebdomadaires et le remplacement par des carnets de tickets A et R

Et reprenons les épisodes marquants dans l'ordre chronologique :

En janvier 1922, la S.T.C.R.P. unifie les tarifs des tramways et informe que « *le tarif double est appliqué dans les voitures quittant le terminus entre 0 h 30 et 5 h du matin.* » L'uniformité est créée également dans la tarification dite « ouvrière ». L'utilisation du ticket aller et retour « *est autorisée dans les voitures arrivant au terminus urbain avant 8 h, ou, sur les lignes allant en banlieue, quand elles quittent leur terminus parisien avant 7 h.* » Pour les mutilés, les dispositions de l'arrêté préfectoral du 27 mars 1920, qui admettent ces voyageurs à circuler sur tout le parcours en 1^{re} classe au tarif de la 2^e classe et qui leur donne droit sur le parcours intra-muros à ne payer que 0,25 F quel que soit le nombre de sections parcourues, sont maintenues.

En juillet 1924, la Société des Transports en Commun publie de nouveaux tarifs : « *La S.T.C.R.P. a l'honneur d'informer MM. les voyageurs qu'elle a soumis à l'homologation de M. le Préfet de Police, les Tarifs ci-dessous : [...]*

de Noisy-le-Grand à Porte de Vincennes 1 fr. 25 en 1^{re} cl.

de - d°- - d°- 1 fr. 10 en 2^e cl.

de - d°- - d°- 1 fr. 10 A.R. Ouvriers »

En août 1925, hausse des tarifs : pour le trajet Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes, il en coûte maintenant 1,70 F en première et 1,50 en 2^e classe.

1. N° 10.772

S. 120. V

1. NOV. 1925

LIGNE EN "NOISY-LE-GRAND - PORTE DE VINCENNES"

| | Château de Bry | | Bry-sur-Marne (Mairie) | | Pont de Malhouse | | Bogent-Vincennes (Pl. F. Faure) | | Porte de Vincennes (Jeu) | | Vincennes (Av. du Château) | | Porte de Vincennes | |
|---------------------------------|----------------|------|------------------------|------|------------------|------|---------------------------------|------|--------------------------|------|----------------------------|------|--------------------|------|
| Noisy-le-Grand | 0.60 | 0.40 | 0.60 | 0.50 | 0.90 | 0.70 | 1.10 | 0.90 | 1.30 | 1.00 | 1.50 | 1.30 | 1.70 | 1.50 |
| Bry-s (Mairie(Pl. Carnot)) | | | 0.40 | 0.30 | 0.60 | 0.40 | 0.80 | 0.60 | 1.00 | 0.70 | 1.30 | 0.90 | 1.50 | 1.30 |
| Bry-s (Mairie(Mairie)) | | | | | 0.40 | 0.30 | 0.70 | 0.50 | 0.80 | 0.60 | 1.10 | 0.80 | 1.50 | 1.10 |
| Pont de Malhouse | | | | | | | 0.40 | 0.30 | 0.60 | 0.40 | 0.80 | 0.60 | 1.10 | 0.90 |
| Bogent-Vincennes (Pl. F. Faure) | | | | | | | | | 0.40 | 0.30 | 0.70 | 0.40 | 0.90 | 0.70 |
| Porte Jaune | | | | | | | | | | | 0.40 | 0.30 | 0.70 | 0.50 |
| Vincennes (Château) | | | | | | | | | | | | | 0.60 | 0.40 |
| CLASSE : | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |

Extrait du tarif S.T.C.R.P. du 1er août 1925 (document Archives RATP)

En juin 1926, M. Mariage, directeur de la S.T.C.R.P., commence à envisager « la création de cartes hebdomadaires et de carnets de tickets », modes de paiement qui ne deviendront réalité qu'en 1929. En juillet, nouvelle augmentation des tarifs : pour aller à Paris, cela coûte 2,10 F en première classe et 1,85 en seconde alors que l'aller-retour ouvrier est à 1,85 F également.

Extrait du tarif S.T.C.R.P. de juillet-août 1926 (document Archives RATP)

À partir de 1928, on voit apparaître un « Groupement des Usagers de la ligne 120, section de Noisy-le-Grand » quelquefois baptisé également « Ligue ou Comité des usagers ... », domicilié au 88 route de Bry à Noisy, présidé par M. Jules Godin, 14 chemin de la Baronnerie à Noisy, qui n'hésite pas à affirmer lors d'une de ses nombreuses protestations et réclamations que « *les usagers du tramway 120, [...] sont les déshérités des lignes de banlieue.* ». Une des principales demandes de ce groupement à cette époque, est la création de voitures avec un seul tarif de deuxième classe pour tous les passagers, pour les voyages de retour du soir, comme cela se pratique déjà sur certaines lignes. Cette requête sera réitérée à de nombreuses occasions et, même relayée par des personnalités, elle connaîtra toujours, de la part de la S.T.C.R.P., des réponses négatives dont les arguments évolueront au fil du temps.

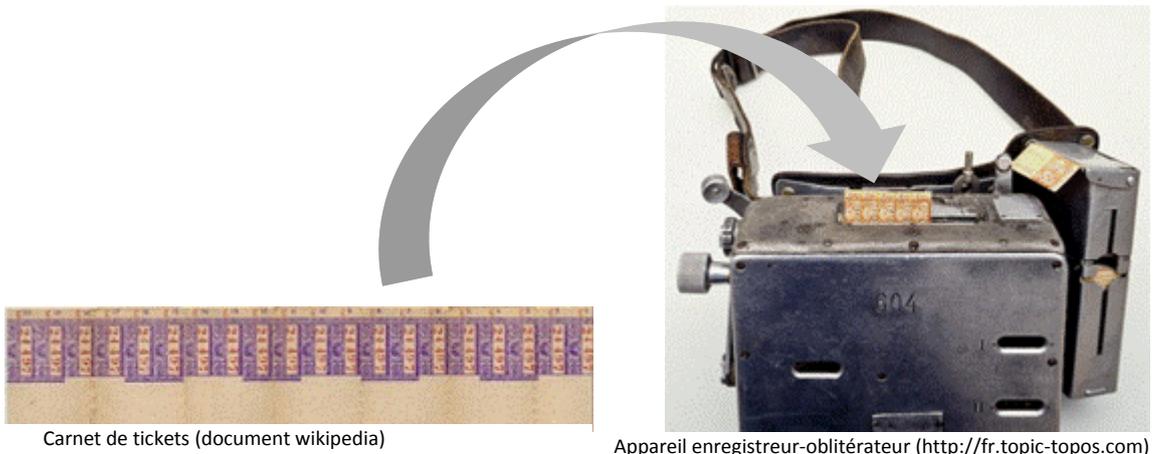
Quelque temps après, M. Emile Brisson, ancien Maire de Nogent et Conseiller Général de la Seine relaie cette pétition du « Comité des Usagers de Noisy-le-Grand, Bry, et l'avenue de Rosny au Perreux (500 membres environ) » et réitère à la S.T.C.R.P. cette proposition embarrassante : la création sur la ligne 120, aux heures d'affluence du soir, de voitures à tarif unique de deuxième classe ou toutes les places de la voiture sont au même prix. On va débattre et négocier longtemps autour de cette idée de « tarif unique ».

La réponse de la S.T.C.R.P. à M. Brisson, dont on trouve déjà la teneur dans une note interne, a le mérite d'être claire : pour elle, le 120 est à classer dans les lignes à « **clientèle bourgeoise** ». Elle explique que : « *Cette ligne dessert les localités de Vincennes, Nogent, Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand. Ces régions sont habitées par une clientèle particulièrement aisée, clientèle tout à fait différente des lignes ouvrières de la région de Montreuil. Et nous ne sommes pas d'avis de généraliser, le soir aux heures de charge, l'application des tarifs uniformes sur cette ligne pour les raisons ci-dessus indiquées.* » Elle justifie à nouveau cette explication dans un courrier postérieur : « *Quant aux lignes 6B, 114, 119 et 120, elles sont classées dans la catégorie des lignes à **clientèle essentiellement bourgeoise**, sur lesquelles le nombre de places offertes en 2^e classe est habituellement suffisant pour que les porteurs de billets AR puissent être transportés sans être obligés de se déclasser. En ce qui concerne plus particulièrement la ligne N° 120 qui dessert des localités habitées par une **population aisée dans l'ensemble**, la création de départs entièrement de 2^e classe ne se justifierait pas et il n'y a pas lieu de satisfaire la demande formulée par le Comité des Usagers de Noisy-le-Grand et de Bry.* » La S.T.C.R.P. affirme également cette conception dans un courrier adressé au Service du Contrôle des Tramways de la Préfecture de la Seine : « *ces régions [Vincennes, Nogent, Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand] sont habitées par une **clientèle particulièrement aisée tout à fait différente des lignes ouvrières de la banlieue.*** »

On peut légitimement se demander quelle population la S.T.C.R.P. pense transporter dans ses « services ouvriers » du matin et du soir ? Que sont devenus tous les travailleurs et employés qui sont venus peupler les nombreux lotissements de Noisy et alentours et qui utilisent le seul moyen de transport à leur disposition pour rallier la capitale où sont situés la grande majorité des emplois de l'époque ?

En mai et juin 1928, devant une nouvelle demande de départs à « tarif unique », aux heures de charge du soir, cette fois transmise par M. Amiard, Sénateur et Président du Conseil Général de Seine-et-Oise, la S.T.C.R.P. refuse toujours mais en utilisant de nouveaux arguments auxquels le Conseil Général du Département de la Seine ne peut qu'être sensible : *« l'application du tarif unique, en abaissant la recette moyenne par voyageur transporté, ne manquerait pas de se traduire par une diminution du rendement de la ligne et serait susceptible de provoquer des réclamations de la part de nombreux voyageurs qui préfèrent le maintien de la première classe. Nous rappelons d'ailleurs que le nombre des places offertes en 2^e classe est apparu suffisant aux besoins du trafic. »*

À partir de 1929, la S.T.C.R.P. introduit deux modifications importantes dans ses tarifs. D'une part, la création des carnets de tickets, achetés à l'avance, et de l'appareil enregistreur-oblitérateur, la célèbre « moulinette » construite par la Société CAMP (Construction d'Appareils Mécaniques de Précision, 10 rue de la Vacquerie, à Paris 11^e). Des tickets pourront toujours être vendus au détail dans les voitures mais à un prix supérieur. D'autre part, la carte ouvrière hebdomadaire qui donne droit à 6 voyages (aller et retour) sur une ligne déterminée. La mise à l'essai de ces nouveautés est fixée au début de 1929.



Carnet de tickets (document wikipedia)

Appareil enregistreur-oblitérateur (http://fr.topic-topos.com)

« Le nombre de tickets à remettre en paiement du prix de la place est égal à :

- en 2^e classe : au nombre de sections parcourues plus un
- en 1^{re} classe et pour les mutilés :
 - de une à trois sections, au nombre de sections plus deux
 - pour quatre et cinq sections, au nombre de sections plus trois
 - pour six et sept sections, au nombre de sections plus quatre
 - pour huit sections, au nombre de sections plus cinq, soit 13 tickets. »

M. Pons, Chef du service du mouvement de la S.T.C.R.P. explique le principe de cette nouvelle tarification : *« Au-delà de 3 sections, et par rapport au tarif immédiatement inférieur, le nombre de tickets à remettre en première classe augmente donc de deux par section toutes les deux sections, c'est-à-dire pour les parcours de 4 - 6 - 8 et 10 sections. En conséquence, la différence entre*

le nombre de tickets exigible pour un même trajet en première et en deuxième classe s'accroît progressivement : elle est successivement de 2 - 3 - 4 et 5 tickets. »

Ce nouveau mode de paiement, dont la complexité peut laisser rêveur, est proposé par la S.T.C.R.P. après une longue étude. Celle-ci conclut que « la vente d'un ticket pour chaque voyage, est peu rapide, car il nécessite presque à chaque opération un échange de monnaie. [...] L'objectif est de réduire la fraude dans la perception du prix des places, de faciliter le travail du receveur, et de simplifier les opérations comptables d'établissement des recettes par ligne. [...] »



Receveur équipé de la « moulinette » (document RATP)

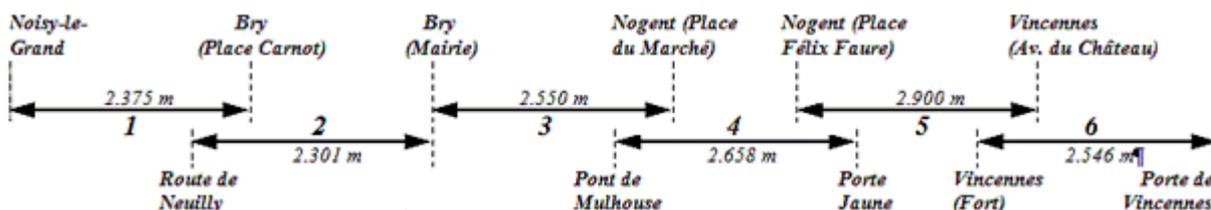
Cela met le voyage de Noisy à Paris (soit 6 sections) à 2,50 F en 1^{re} et 1,75 F en seconde avec des tickets achetés en carnets. Si l'on préfère payer avec des tickets au détail achetés dans les voitures, le tarif est alors de 3,00 F en 1^{re} et 2,10 F en seconde.

En juillet 1929 : le Conseil Général du département de la Seine entérine ces mesures mais les limite au réseau départemental de la Seine, ce qui ne touche donc pas encore notre ligne.

Le sectionnement du 120 « Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes » est également fixé :

Noisy-le-Grand - Bry (Place Carnot) / Route de Neuilly - Bry (Mairie) / Bry (Mairie) - Marché de Nogent / Pont de Mulhouse - Porte Jaune / Nogent (Pl. Félix Faure) - Vincennes (Av. du Château) / Vincennes (Château) - Porte de Vincennes. »

Il est à remarquer que le début de certaines sections ne correspond pas avec la fin de la précédente à cause du système des « chevauchements »



Le tarif double s'applique « En toute classe, entre 0 h. 30 et 5 heures, [...] tant pour les voyageurs non munis de tickets que pour les voyageurs munis de tickets. »

Concernant les cartes hebdomadaires : « Sur les lignes ou parcours sur lesquels sont effectués des services ouvriers, les billets aller et retour sont remplacés par des cartes hebdomadaires

donnant droit à six voyages aller et six voyages retour, pour un même parcours, les voyages aller devant être effectués pendant les heures du service ouvrier, les voyages retour dans l'un des trains qui n'ont pas leurs tarifs doublés. Tarif Noisy- Paris (six sections) : 9,95 F « Pendant les heures du service ouvrier, les voyageurs non porteurs de cartes hebdomadaires paient, à toutes places, le prix de la deuxième classe dans les conditions indiquées plus haut. »

En décembre 1929, une pétition du « Groupement des usagers du tramway 120 », comportant toujours de nombreuses demandes, revient sur l'idée du « tarif unique ». Les usagers demandent « *qu'il soit appliqué pour le retour du Métro - Vincennes à Noisy-le-Grand, le tarif unique, comme cela se fait sur diverses lignes en partie – 122 – 118 – 6 – Château Vincennes.* » La réponse de la Société est la suivante, reprenant en partie des arguments utilisés en 1928 : « *La prise en considération de cette demande se traduirait par une diminution du rendement déjà déficitaire de la ligne N° 120. Nous ajouterons que l'application du tarif uniforme de 2^e classe à certaines heures a perdu une partie de son intérêt pour la clientèle des services ouvriers depuis que les voyageurs qui se déclassent n'ont plus à acquitter que la différence entre les tarifs ordinaires de 1^{re} et de 2^e classe.* »

Toujours en décembre 1929, le Conseil Municipal de Noisy constate que « *par suite de l'établissement des cartes d'abonnement sur la ligne de tramway 120, les billets d'aller et retour ont été supprimés et les enfants qui habitent à une distance de près de deux kilomètres de l'école et prennent le tramway pour y venir sont obligés de payer le double de ce qu'ils payaient précédemment, [...] émet le vœu que la Compagnie des T.C.R.P. établisse un tarif spécial pour les enfants fréquentant l'école.* » La réponse de la S.T.C.R.P. est positive et il paraît incroyable que le Conseil Municipal ne connaisse pas déjà cette disposition : « *les enfants fréquentant les écoles ont, comme par le passé, la faculté de souscrire des abonnements scolaires valables pour 2 ou 4 voyages. Ces abonnements comportent des réductions de 20 à 55 %.* »

Au début de 1930 : « *la généralisation de la carte ouvrière hebdomadaire à 6 jours d'utilisation est terminée sur l'ensemble du réseau. Quant à l'équipement des lignes avec les carnets de tickets et l'appareil oblitérateur, il met plus de temps à se réaliser complètement en raison des difficultés rencontrées dans la modification du sectionnement de certaines lignes.* » La S.T.C.R.P. rappelle que « *conformément à la délibération du Conseil Général de la Seine du 31 décembre 1923, sont à tarif ouvrier :*

a) *Sur les lignes d'omnibus et de tramways exclusivement intra ou extra-muros, les voitures arrivant à leur terminus extrême avant 8h.30, d'après l'horaire.*

b) *Sur les lignes mixtes (intra et extra-muros), direction Paris, les voitures arrivant à leur terminus extrême dans Paris avant 8h.30, d'après l'horaire et, direction Banlieue, celles partant des terminus de Paris avant 7h.30.* »

En février 1930, la S.T.C.R.P. envisage de modifier le sectionnement en vigueur à Bry-sur-Marne pour compenser de trop grandes différences de longueur entre les sections existantes : « *Modification envisagée : Substitution à la section « Bry-sur-Marne (Mairie) - Marché de Nogent » d'une section « Bry-sur-Marne (Place Carnot) - Pont de Mulhouse ».* En février également, la Commission Mixte des transports en Commun (du Conseil Général de la Seine) décide de compliquer encore un peu plus la tarification en adoptant une proposition de la S.T.C.R.P. proposant « *la création de sections locales réduites ayant moins de 1.000 mètres aux tarifs suivants :*

Sections locales :
Création, sur les lignes énumérées au tableau ci-joint, de sections locales aux tarifs ci-après :

| Tarifs normaux | | | | Tarif spécial aux mutilés de guerre et aveugles (mais de carnets de tickets spéciaux) | Tarifs ouvriers Cartes hebdomadaires de lignes |
|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|---|---|
| Sans carnets de tickets | | Avec carnets de tickets | | | |
| 1 ^e cl. | 2 ^e cl. | 1 ^e cl. | 2 ^e cl. | | |
| 0 f.80 | 0 f.40 | 0 f.60 | 0 f.30 | 2 tickets en toutes classes | 2 F.50 |

P. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
ADMINISTRATEUR-DELEGUE
ED. R O G N O N

Extrait de la proposition de la S.T.C.R.P. à la Préfecture de la Seine (document Archives RATP)

« Ces sections locales sont les suivantes : [voir le schéma du sectionnement page précédente]

Ligne 120 « Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes »

Noisy-le-Grand (avenue Georges Clémenceau) - Bry-sur-Marne (Place Carnot)

Noisy-le-Grand (Route de Neuilly) - Bry-sur-Marne (Mairie)

Bry-sur-Marne (Place Carnot) - Pont de Mulhouse

Pont de Mulhouse - Porte Jaune

Nogent (Place Félix Faure) - Vincennes (Avenue du Château)

Vincennes (Château) - Porte de Vincennes »

M. Delavenne, président de la Commission Mixte qui vient d'adopter la proposition ci-dessus, explique à cette occasion que « la création de sections locales réduites constitue une amélioration consentie à la banlieue comme le « plafond de 3 sections » a été une amélioration consentie à Paris et qu'en aucun cas ce plafond ne pourra être étendu à la banlieue. Cette déclaration rencontre une approbation unanime. »

On rapporte qu'à cette époque, devant la complexité des tarifs (1^{re} ou 2^e classe, ouvriers, mutilés, chevauchements, sections locales, ...) certains receveurs détachés ponctuellement d'un autre dépôt et peu familiers de la ligne, demandent aux voyageurs « combien ils payent d'habitude » pour percevoir les prix de certains tickets. Et quelquefois, quand un voyageur proteste trop fort contre un prix qu'il juge trop élevé et que ses voisins lui donnent raison, le receveur, compréhensif, applique le tarif le plus avantageux !

En février 1930, le Groupement des Usagers du 120 - Section de Noisy-le-Grand demande à nouveau dans un courrier repris par le Conseil Municipal quelques mois après, « le tarif unique et la priorité pour les voyageurs allant jusqu'à Noisy-le-Grand, aux heures d'affluence, afin d'éviter les longs stationnements d'attente qui se produisent actuellement. De plus, depuis le changement de tarifs et l'obligation des cartes hebdomadaires, les usagers se plaignent que beaucoup d'entre eux [...] perdent la valeur des voyages non remboursés et demandent qu'il soit délivré, à leur demande, au lieu des cartes hebdomadaires, un nombre de tickets d'aller et retour variable [...] de manière à permettre aux usagers d'utiliser ces tickets selon les besoins et sans perte pour eux. »

La réponse de la S.T.C.R.P. utilise des arguments un peu différents de ceux déjà utilisés en 1928 : « L'application du tarif unique de 2^e classe sur la ligne N° 120 ne pourrait être envisagée que si cette mesure était en même temps réalisée sur toutes les lignes desservant Nogent et Champigny qui ont entre elles un important tronç commun. Or, aux heures de charge, les places de 1^{re} classe sont

normalement occupées et la suppression de ce tarif aboutirait à [...] une diminution de recettes appréciable qui accroîtrait le déficit de la ligne, dont le Département de la Seine supporte seul la charge. Par ailleurs, le déclassement du matériel à l'heure du retour en banlieue ne manquerait pas de mécontenter la partie la plus aisée de la clientèle qui voyage habituellement en première classe. »

En octobre 1930, M. Pons, Chef du service du mouvement, reçoit une délégation de représentants de la région de Noisy-le-Grand composée de M. Ballu, Député de Seine-et-Oise, M. Moisset, Conseiller Municipal de Noisy-le-Grand et M. Bajulas, Secrétaire du Groupement des Usagers de la ligne 120 qui lui soumettent de nombreuses demandes dont celles du « tarif unique » et du « problème des cartes hebdomadaires ». Ils reçoivent les réponses suivantes :

« - Établissement du tarif unique de 2^e classe aux heures de charge du soir.-

Le rendement déficitaire de la ligne 120 et les régions aisées desservies par l'itinéraire de cette ligne, ne nous permettent pas d'envisager la création d'un tarif unique le soir aux heures de charge. »

- Remplacement des cartes hebdomadaires par des carnets de tickets aller et retour.-

J'ai exposé à la délégation le principe de la carte ouvrière hebdomadaire de lignes, en insistant sur les avantages qu'elle offre pour les usagers. Par ailleurs, j'ai attiré son attention sur le fait que la carte hebdomadaire de 5 jours mise en service à partir du 1er Septembre permettait de donner toute satisfaction aux demandes qui nous étaient transmises. »

Rappelons que les cartes ouvrières étaient valables 6 jours au moment de leur création, début 1929.

En février 1931, le Conseil Municipal de Noisy appuie plusieurs revendications formulées par le « Groupement des Usagers du tramway 120 » dont celle-ci :

« - *Que les cartes hebdomadaires soient supprimées et remplacées par des carnets de tickets A et R (sans augmentation de tarif). On éviterait ainsi les formalités du remboursement, celui-ci étant d'ailleurs effectué en timbres-poste ou tickets peu pratiques pour celui qui le reçoit. En période de chômage cette revendication est particulièrement intéressante. »* La réponse de la S.T.C.R.P. arrive en mars : « [...] Nous ne voyons aucun intérêt à remplacer la carte ouvrière hebdomadaire par un carnet de tickets, le système actuellement en vigueur donnant toute satisfaction à la majorité du public. » C'est la S.T.C.R.P. qui l'affirme !

En Mars 1931, la S.T.C.R.P. décide d'appliquer le nouveau « système de perception du prix des places à l'aide de carnets de tickets et de l'appareil oblitérateur-enregistreur sur les lignes de tramways No [...] 120 « Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes. »



Brève parue dans le Petit Parisien (document Gallica-BNF)

À cette occasion, le prix du voyage Noisy-Paris (soit 6 sections) est donc fixé et porté à la connaissance des usagers par l'avis ci-dessous :

AVIS

A dater du **2 Mars 1931**, le système de perception du prix des places à l'aide de l'appareil oblitérateur-enregistreur sera étendu aux lignes

LIGNE 6^B - BRY-S-MARNE - NOGENT - PORTE DE VINCENNES - RÉPUBLIQUE
LIGNE 113 - GOURNAY - PORTE DE VINCENNES
LIGNE 114 - LA MALTOURNÉE - PORTE DE VINCENNES - CHATELET
LIGNE 119 - CHAMPIGNY (Gare) - PORTE DE VINCENNES
LIGNE 120 - NOISY LE GRAND - PORTE DE VINCENNES

En conséquence les tarifs applicables sur ces lignes sont fixés comme suit :

| | Tarifs Normaux | | TARIFS RÉDUITS <small>applicables aux Travaux, aux Déplacements de Jour</small> | | TARIFS <small>applicables aux Déplacements de Jour et aux Déplacements de Nuit</small> |
|----------------------|------------------------|-----------------------|--|-----------------------|---|
| | 1 ^{re} Classe | 2 ^e Classe | 1 ^{re} Classe | 2 ^e Classe | |
| 1 Section | 1,20 | 0,80 | 0,90 (3 tickets) | 0,60 (2 tickets) | 3 tickets |
| 2 Sections | 1,60 | 1,20 | 1,20 (4 " | 0,90 (3 " | 4 " |
| 3 Sections | 2,00 | 1,60 | 1,50 (5 " | 1,20 (4 " | 5 " |
| 4 Sections | 2,40 | 2,00 | 2,10 (7 " | 1,50 (5 " | 7 " |
| 5 Sections | 2,80 | 2,40 | 2,40 (8 " | 1,80 (6 " | 8 " |
| 6 Sections | 3,20 | 2,80 | 3,00 (10 " | 2,10 (7 " | 10 " |
| 7 Sections | 3,60 | 3,20 | 3,30 (11 " | 2,40 (8 " | 11 " |
| tar. locaux réduits | 0,80 | 0,40 | 0,60 (2 " | 0,30 (1 " | 2 " |

NOTA. - Provisoirement le maximum de perception par place est fixé à 3 fr. pour les billets simples.

A la même date, l'Exploitation de la ligne 119 étant assurée pendant toute la durée du service entre Champigny et la Porte de Vincennes, les navettes "Champigny - Pont de Mulhouse" seront supprimées.

(document Archives RATP)

En avril 1931, M. Louis Vaillant, adjoint au Maire, fait adopter par le Conseil Municipal un vœu considérant que « la distance existant entre le terminus de la ligne 120 et l'arrêt de la Route de Neuilly, ne justifie pas la perception de 0F60 pour ce parcours. [...] Que nombre d'habitants seraient susceptibles d'utiliser le tramway sur ce parcours si le prix n'était pas aussi élevé. Emet le vœu qu'il soit créé une section à un ticket, entre le terminus de la ligne de tramway 120 et l'arrêt de la Route de Neuilly. » La réponse de la S.T.C.R.P. ne traîne pas : « Nous avons l'honneur de vous faire connaître que la longueur du trajet Terminus de Noisy-le-Grand - Route de Neuilly excédant le maximum fixé par la Commission Mixte des Transports en Commun pour la création de sections locales réduites, il ne nous est pas possible de donner une suite favorable à cette demande. »

Le Maire, Léon Bernard, prend alors la plume pour demander à la S.T.C.R.P. « de vouloir bien examiner à nouveau cette question, afin de voir s'il ne serait pas possible de donner satisfaction à notre demande en prenant comme trajet Mairie-(terminus actuel) avec l'ancien terminus situé près de la Rue du Brayer. Si cette solution était adoptée, il est certain qu'un grand nombre de ménagères venant au marché utiliseraient le tramway. » La S.T.C.R.P. répond rapidement, encore négativement, mais aborde cette fois les choses sous un angle un peu différent. « Cette ligne comporte 6 sections normales, dont 2 chevauchantes et une section locale. La tâche des receveurs est déjà, de ce fait, très difficile, et la création d'une nouvelle section locale rendrait presque impossible la perception intégrale du prix des places. D'autre part, il serait contraire à l'intérêt du Département [de la Seine] d'abaisser à 0 fr 30 le prix d'un parcours qui valait autrefois 0 fr 50 et n'a été majoré que de 20% lors de l'augmentation générale des tarifs, le 1er janvier 1930.

Pour ces différentes raisons, il ne paraît pas possible de retenir votre demande. »

On peut se demander si la plupart des demandes de Noisy-le-Grand ne sont pas rejetées car elles émanent d'une commune de Seine-et-Oise alors que c'est le département de la Seine qui gère le fermage et supporte à lui seul les déficits. Alors qu'à la même époque, on peut constater que des demandes de Bry ou du Perreux sont examinées avec beaucoup plus de bienveillance.

Le 25 mars 1934, lors du prolongement de la ligne de métro 1, le terminus de la Porte de Vincennes est purement et simplement ramené à Vincennes (Château) et on adapte évidemment les tarifs à ce nouveau terminus.

| <i>Parcours</i> | <i>Sans carnets de tickets</i> | | <i>Avec carnets de tickets</i> | | <i>Mutilés</i> | <i>Cartes hebdomadaires</i> | |
|--|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------------------|-------------------|
| | <i>1^{re} classe</i> | <i>2^e classe</i> | <i>1^{re} classe</i> | <i>2^e classe</i> | | <i>Nombre de tickets</i> | <i>De 6 jours</i> |
| <i>De Noisy-le-Grand à : [...] Vincennes (Château) [...]</i> | 2,60 | 2,00 | 2,10 | 1,50 | 7 | 9,75 | 8,25 |

En conclusion, de Noisy au Château de Vincennes, c'est-à-dire pour une distance de 9,58 km au lieu de 12,3 km (soit - 22 %) il en coûte maintenant :

Sans carnet de tickets 2,60 F au lieu de 4,00 F en 1^{re} classe (soit - 35%) et 2,00 F au lieu de 2,80 F en 2^e classe (soit - 28,6 %).

Et avec des tickets en carnet, le tarif est de 2,10 F au lieu de 2,40 F en 1^{re} classe (soit - 12,5 %) et 1,50 F au lieu de 2,10 F en 2^e classe (soit - 28,5 %).

On peut remarquer que la différence de tarif est plus intéressante en première classe lorsqu'on paye avec des tickets achetés au détail à bord des voitures, que lorsqu'on règle la course au moyen de tickets achetés à l'avance en carnets. Ce qui est donc, soit un mauvais calcul de la part de la S.T.C.R.P. (puisque c'est justement ce dernier mode de paiement qu'elle souhaite encourager), soit la preuve qu'elle a déjà fait des efforts importants sur le prix des tickets en carnet et qu'il lui est difficile d'en faire encore plus ?

LES HORAIRES ET LA CAPACITÉ DE TRANSPORT :

Le constat qu'on avait déjà fait à l'époque des Nogentais est toujours d'actualité, exactement dans les mêmes termes : 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 S.T.C.R.P. il y a trop de trains et de places dans ces trains et donc les lignes sont déficitaires ! C'est un « sujet fleuve » qui remplit des dossiers entiers. Nous allons en voir les principaux épisodes dans ce chapitre qui est bien le reflet de la vie et des attentes des usagers Noiséens et des débats qui peuvent naître autour de ce tramway, véritable poumon d'une ville en pleine explosion, liée aux lotissements : **la population de Noisy est en effet passée de 1921 à 1934 de 2 574 à plus de 6 600 âmes, c'est-à-dire plus du double.**

Il ne se passe pratiquement pas d'année sans qu'il y ait des réclamations, protestations, pétitions... Rappelons que comme pour les tarifs, les horaires sont sous la houlette du Conseil Général du Département de la Seine. Mais, à la différence des prix, les horaires et les nombres de voitures en circulation sont d'abord proposés par les compagnies avant d'être entérinés (dans les grandes lignes) par l'autorité départementale

Sur ce sujet, le conseil municipal de Noisy va se faire l'écho et le défenseur des demandes des Noiséens tout au long de la période et va supporter et transmettre les requêtes émises de façon récurrente. Rappelons les requêtes principales qui se sont répétées pendant cette période :

- adaptation des horaires des tramways à ceux des trains arrivant ou partant de Bry-Mulhouse
- création de services à plus grande fréquence surtout le matin, le soir et le dimanche
- priorité pour les voyageurs « à long trajet », aux heures d'affluence, pour le week-end et pour les trains de théâtre
- attelage de remorques à toutes les motrices

Et reprenons les épisodes marquants dans l'ordre chronologique :

En janvier 1921 lors de la création de la S.T.C.R.P., les départs extrêmes sont les suivants :

- Noisy-le-Grand : en semaine 5h35 / 23h31 et le dimanche 5h46 / 23h31
- Porte de Vincennes : en semaine 5h31 / 0h30 et le dimanche 6h29 / 0h30

La durée du parcours est « officiellement » de 56 minutes avec un départ toutes les 30 minutes de Noisy mais en alternance avec le terminus intermédiaire de Bry - Mairie, ce qui donne une fréquence de 15 minutes sur le réseau après Bry.

En février 1921, une longue liste de requêtes est adressée par le Conseil Municipal à la toute nouvelle S.T.C.R.P. : « *Considérant que la population de Noisy le Grand a augmenté dans des proportions importantes sans que le service des transports ait été amélioré depuis 20 ans.* » et afin d'indiquer à « *la nouvelle administration [...] quels sont les besoins raisonnables de la population noisienne* » on demande :

« 1° *qu'il soit créé deux nouveaux trains à tarif réduit, de telle manière qu'avec les deux existants actuellement, il existerait les 4 trains suivants (service de ¼ d'heure) : 1er : 5h45, 2° : 6h00, 3° : 6h15, 4° : 6h30*

2° *Qu'au retour de Paris le soir, il soit organisé un service de ¼ d'heure pendant une heure : Départs Paris : 18 H 30, 18 H 45, 19 H 00, 19 H 15. Le reste de la journée service de ½ heure.*

3° *Qu'un service supplémentaire soit créé pendant la belle saison du samedi au lundi matin et du 1er avril au 30 septembre : Service de ¼ d'heure - du samedi 16 heures au lundi à midi et dernier départ de Noisy le dimanche soir à 23 heures.* »

Ces demandes ont un air de déjà-vu mais il y en a également de nouvelles (autant demander le maximum, à titre d'inventaire, à la nouvelle administration ... on verra bien ce qu'il en ressortira) :

« [...] »

5° *Qu'un service de bagages soit organisé entre Noisy et Paris*

6° *Que le service nocturne de transports des marchandises entre Noisy et Les Halles soit créé à l'instar de la Cie d'Arpajon.* »



Une motrice « 54 places » du 120 Place Carnot à Bry (coll. MJ)

En juin 1921, M. Blanchonnet, conseiller municipal de Noisy entreprend une démarche auprès de M. Marin, conseiller général de la Seine, pour obtenir des améliorations au service du tramway et demande avec l'appui du Conseil municipal, « *la création d'un service de ¼ d'heure du samedi midi au lundi midi [et] les autres jours de la semaine de 17 heures 15 à 20 heures 15 [ainsi que] la création d'un 3^e train ouvrier à 6 H 45 du matin.* » Rappelons en effet que Noisy et Bry sont, à cette époque, avec les Bords de Marne, des destinations de loisirs et de résidences secondaires très courues et que les week-ends voient des fréquentations plus importantes encore que les jours de semaine.

Les voyageurs qui prennent le tramway à Bry sont eux aussi victimes du succès de ce moyen de transport. Ainsi, en juillet et août 1921, M. Emile Brisson, ancien Maire de Nogent-sur-Marne et conseiller général de la Seine explique que « *le lundi matin, de 7 heures à 8 h. ½ environ, au départ de la Mairie de Bry-sur-Marne, les tramways ne peuvent prendre tous les voyageurs qui ont passé dans cette ville la journée du dimanche et la nuit suivante et qui retournent à Paris. Je prie en conséquence la S.T.C.R.P. de mettre en service le lundi de 7 heures à 8 h. ½ de nouvelles voitures ou des remorques.* » Fin Août 1921, arrive la réponse de la S.T.C.R.P. : « *Les Lundis des départs supplémentaires ont lieu de la station de Bry-sur-Marne à 6 h. 00 - 6 h. 30 - 7 h. 00 - 7 h. 30 - 8 h. 00 - 8 h. 30. Des renseignements fournis par les Chefs de Station, il résulte qu'il ne reste pas de voyageurs en station aux départs de Bry-sur-Marne des trains réguliers et des trains supplémentaires ; les trains supplémentaires partent de la station avec une vingtaine de places disponibles. Il est compréhensible que le train de 6 h. 32 soit absolument complet, c'est le dernier train ouvrier desservant la région et comme tel, la plupart des voyageurs se reportent sur ce train. À titre d'essai l'on pourrait, pour donner satisfaction à la demande de M. Brisson, créer un train supplémentaire partant de la station de Bry-sur-Marne pour Paris à 6 h. 35, mais à tarif ordinaire.* »

On peut remarquer à cette occasion que la toute nouvelle S.T.C.R.P. dirigée par M. Mariage, l'ancien directeur du réseau C.G.O., accueille plus favorablement les demandes du maire d'une commune du département de la Seine, qui plus est Conseiller Général, que celles d'une commune de



Une motrice G du 120 au terminus de Noisy (collection MJ)

Seine-et-Oise comme Noisy-le-Grand.

En mai 1923 on continue de parler des « trains de théâtre » (retours tardifs de Paris vers Noisy), un sujet qui avait déjà été abordé du temps des Nogentais, et M. Jamin, demeurant 23 avenue Chilpéric à Noisy-le-Grand entreprend une démarche auprès de la S.T.C.R.P. La réponse de M. Mariage est très « commerciale » : *« Quant au train de théâtre bi-hebdomadaire réclamé par M. Jamin, nous estimons que les résultats à en attendre ne peuvent être satisfaisants, en raison de la faiblesse du trafic sur la ligne 120 à une heure aussi tardive. Toutefois, afin de donner satisfaction aux usagers dont il s'est fait l'interprète, nous sommes disposés à prolonger, à titre d'essai, quotidiennement jusqu'à Bry-sur-Marne et les mercredis et samedis jusqu'à Noisy-le-Grand, l'itinéraire du tramway qui part actuellement de la Porte de Vincennes à 0 H 14 à destination du Pont de Mulhouse, nous réservant de supprimer ce service au cas où l'expérience viendrait à le démontrer sans utilité réelle. »*

Toujours en mai 1923, une nouvelle pétition, déposée par M. Godin et adressée à Monsieur le Maire et au Conseil Municipal de Noisy le Grand, revient sur un sujet déjà abordé et demande que *« [...] les trams ouvriers du matin et du soir soient avec impériale et baladeuses ouvertes (ces voitures contiennent plus de voyageurs assis), au lieu des petites baladeuses qui tiennent 8 ou 10 personnes assises, en deuxie classe. Le trajet étant de 59 minutes, vous comprendrez facilement qu'il est inhumain de laisser les voyageurs debout pendant si longtemps. »* Cette pétition fait également état de suppressions de certains services : *« Le jeudi 12 avril, le tram de 6h00 à Noisy a été supprimé sur un simple ordre du chef de station de Bry-sur-Marne, qui fit perdre de ce fait une demi-heure et 1 heure aux ouvriers habitués du tram de 6h00, n'ayant eu qu'un second tram à 6h15 (sous le prétexte que le receveur n'avait pas de tickets pour Noisy et qu'il ne connaissait pas la ligne). De quel droit, un chef de station, peut-il supprimer aux ouvriers de banlieue le moyen de se rendre à l'atelier ? »*

En juin 1924, un rapport interne de M. Pons à M. Champetier de Ribes, Ingénieur en Chef du Service de Mouvement de la S.T.C.R.P., détaille le service des navettes mis en place entre le Pont de Mulhouse et Noisy et Bry aux heures d'affluence du soir :

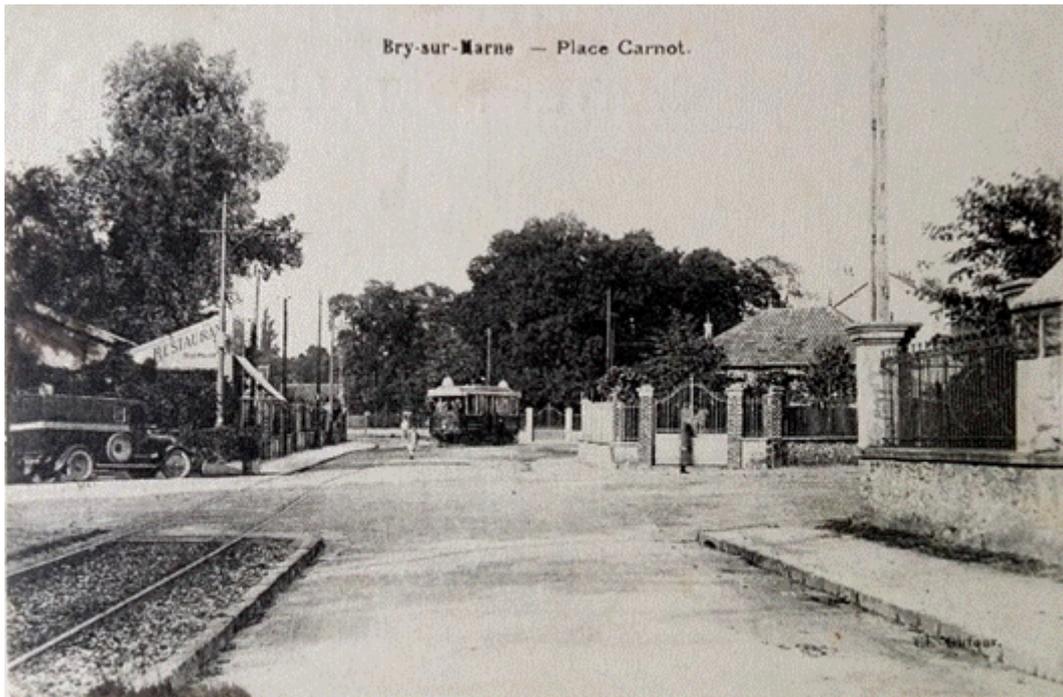
« Le 12 mai, le service des navettes a été modifié et actuellement, nous assurons la correspondance des trains au Pont de Mulhouse au moyen d'un service de navettes dont les heures de départ et les destinations sont les suivantes :

- Pont de Mulhouse - Bry-sur-Marne » : 17h43 - 18h30 - 18h35 - 18h54 - 19h00 - 19h56*
- Pont de Mulhouse pour Noisy-le-Grand » : 18h42 - 19h35 - 19h50*

Les heures indiquées des départs ne sont d'ailleurs qu'approximatives et dépendent des heures des trains. [...] Nous suivons le mouvement-voyageurs et plus tard, si nos comptages montrent que nos services navettes deviennent insuffisants, nous sommes prêts à les augmenter comme nous l'avons déjà fait à la date du 12 mai. »

On peut quand même remarquer qu'il y a beaucoup plus de navettes pour Bry que pour Noisy !

En juillet puis encore en août, M. Surnom, conseiller municipal, expose que *« le matin, les tramways passant dans le quartier de la Varenne sont toujours complets et, de ce fait, les voyageurs se rendant à la gare de Nogent sont obligés d'aller à pied à Bry et même jusqu'au Pont de Mulhouse, il propose au Conseil de demander à la Sté des T.C.R.P. que les tramways faisant la navette entre Bry et le Pont de Mulhouse remontent jusqu'à la Place Carnot, ce qui permettrait aux voyageurs du quartier de la Varenne de prendre leur tramway à cet endroit. »*



Une motrice G quitte la place Carnot à Bry et se dirige vers Noisy (coll. MJ)

En août 1925 toujours, on revient sur un sujet épineux qui a déjà été abordé plusieurs fois et le sera encore de nombreuses : « *Du matériel de la ligne 120 serait pris les jours de courses au Tremblay pour assurer les services spéciaux des courses.* »

Cette affirmation revient de nombreuses fois dans des protestations et des pétitions !

Or la réponse de la S.T.C.R.P. a toujours été la même : « *le matériel affecté au service des Courses du Tremblay est prélevé, d'une part, sur le matériel disponible au dépôt de la Maltournée et, d'autre part, sur le matériel des lignes du Groupe de la Maltournée qui, en temps ordinaire, va se garer au dépôt de Lagny [Paris 20^e], pendant les heures creuses.*

Nous avons pris toutes dispositions utiles pour que les voitures des lignes soient replacées sur l'horaire régulier de telle façon qu'aux heures d'affluence, les voyageurs des diverses lignes du Groupe de la Maltournée ne soient laissés [sic] en aucune façon par le service des Courses.

Enfin, nous avons donné toutes instructions utiles à l'Inspecteur de ligne intéressé pour que, en cas de défaillance d'agent ou d'avarie de matériel sur le service à destination de Noisy-le-Grand des voitures à destination de Bry-sur-Marne soient poussées jusqu'à Noisy-le-Grand de telle façon que le service, à partir de Noisy-le-Grand, soit exécuté conformément à l'horaire prévu. »

Du 25 au 28 août 1925 : 4 tableaux de « Comptage de voyageurs effectués à la station de Bry par la S.T.C.R.P. » font apparaître que « *les voitures arrivent à Bry très surchargées* » et que « *les voyageurs ne pouvant prendre place dans la voiture [...] sont obligés d'attendre un départ [ultérieur] pour le métro* ». De nombreuses voitures arrivent déjà complètes et même en surcharge au point que « *Beaucoup de voyageurs font le trajet à pied pour prendre leur train en gare de Mulhouse faute de place dans nos voitures.* ».

En Septembre 1925, M. Mariage, Directeur de la S.T.C.R.P., répond par courrier au Maire de Noisy en détaillant très précisément les réponses données aux nombreuses demandes faites à

l'occasion d'une entrevue avec des représentants de la Municipalité de Noisy qui a eu lieu fin août. On peut constater que sur treize demandes, onze ont reçu une réponse négative. Les seules à avoir recueilli l'approbation de la Société concernant l'avancement de deux départs matinaux et le maintien des « trains de théâtre » à 0h30 [au lieu de 0h20], les mercredis et samedis à titre d'essai.

Une des demandes ayant reçu une réponse négative portait sur les « services ouvriers » : « Assurer 2 tramways au lieu de un au dernier départ ouvrier de Noisy, un seul ne suffisant plus, c.-à-d. vers 7h25 à 7h30. ». La réponse de M. Mariage est pour le moins lapidaire : « L'insuffisance du nombre de places offertes par le dernier service ouvrier n'est pas spéciale à la ligne 120 et la même constatation peut être faite sur l'ensemble du réseau. **Cela tient au fait que les usagers préfèrent attendre le passage du dernier train ouvrier plutôt que de partir quelques minutes plus tôt.** [...] »



Deux motrices de la S.T.C.R.P. à l'arrêt de la Place Félix Faure à Nogent : une motrice OP et à l'arrière-plan, une motrice 54 places à impériale (coll. MJ)

Dans une lettre de 1925, M. Godin (du Groupement des usagers du 120) mais cette fois au nom de « l'Union des Coopérateurs – 126e Section - Noisy-le-Grand » remercie M. Amiard, Président du Conseil Général de Seine-et-Oise, de son support, et « enfonce le clou » en ce qui concerne les services des jours de courses au Tremblay : « *La dénégation de la Compagnie qu'elle ne supprime pas les départs du 120 les jours de courses, pour le Tremblay, est un mensonge, nous avons un receveur de la T.C.R.P. qui nous l'a affirmé, du reste si le service est correct, on doit le retrouver sur le livre de service du samedi 25 Juillet et 23 Juillet et du 15 Septembre.* »

Dans une nouvelle pétition (349 signatures) envoyée à la S.T.C.R.P., M. Godin proteste à nouveau contre les dernières augmentations de tarifs et l'irrégularité des services du matin : *le service matinal ouvrier actuel [...] devient un mal chronique (exemple entre cent autres : le jeudi 23 Juillet, le 3e départ de Noisy-le-Grand qui doit s'effectuer à 6 h. moins 10 ne s'est fait qu'à 6 h. 10 environ) ; résultat, retard à l'atelier et perte de salaire quand on ne perd sa place. Si votre contrôle était bien fait, ça devrait le mentionner.* Il proteste également violemment sur les désordres des services les jours de courses au Tremblay : « *On supprime les départs Paris pour Noisy-le-Grand principalement le samedi vers midi, qu'il y a la semaine anglaise, ne pourrait-on pas y remédier ?* »

La Compagnie T.C.R.P. a l'audace de vous répondre qu'elle ne supprime pas de voiture pour les courses, qui dit la vérité ? Est-ce les pétitionnaires ou l'administration ? À moins que les pétitionnaires soient des menteurs.

Pourtant, il y a la date, qu'on fasse une enquête, et l'on verra si les voyageurs sont des menteurs. Des receveurs ont été changés de service pour faire Le Tremblay, ils sont prêts à le répéter. »

Preuve toute récente que Noisy (120) n'a pas le départ toutes les 10 minutes, surtout le samedi pendant la période des courses, le samedi 25 juillet (départ Porte de Vincennes) de 1h. à 1 h. ½ pas un seul départ pour Noisy, mais des départs sans interruption pour Champigny et Le Tremblay.

Le mardi 15 septembre entre 6 h. 40 et 7 heures pas de départs pour Noisy, mais deux pour Bry-sur-Marne, beaucoup de parisiens quittent Noisy pour Paris vu la déféctuosité du service. »



Une motrice G au terminus de Noisy-le-Grand (collection Forum Bus Parisiens)

En octobre 1925, la S.T.C.R.P. répond à cette accusation de réduire les services du 120 les jours de courses au Tremblay, comme elle l'a déjà fait de nombreuses fois auparavant : « *Le service de la ligne N° 120 n'est nullement réduit les jours de réunions à l'Hippodrome du Tremblay. Le fait que certains agents de la ligne 120 ou d'autres lignes du dépôt de La Maltournée sont affectés en cette occasion à la ligne n° 119 ne saurait constituer, en aucune façon, la preuve que des suppressions de courses sont effectuées sur la ligne N° 120. Ces mutations ont en effet pour seul but de permettre l'utilisation des agents détachés d'autres établissements en vue des services spéciaux de courses et ne connaissant pas toutes les lignes relevant du dépôt de La Maltournée.* » Elle répond également sur le sujet de l'irrégularité des départs qui, selon elle, auraient quasiment tous eu lieu conformément au tableau de marche. C'est à se demander si on parle bien de la même ligne de tramways ?

En mars 1926, la S.T.C.R.P. publie un tableau fixant les horaires de la ligne de tramways « Noisy-le-Grand - Bry-sur-Marne - Porte de Vincennes » - service de semaine, qui met en évidence **49 départs dans chaque sens** à des fréquences variant de 15 minutes aux heures d'affluence à 20 ou 30 min en service normal. Les départs extrêmes ont lieu à Noisy à 5h40 et 23h24 et de la Porte de Vincennes à 6h40 et 22h14 (mais ensuite, 4 départs pour Bry à 22h44, 23h14, 23h44 et 0h30)

SEULEMENT DES TRAMWAYS EN SERVICE DE LA LIGNE PARISIENNE

Paris, le 1922

SEULEMENT DES TRAMWAYS EN SERVICE DE LA LIGNE PARISIENNE

NOISY-LE-GRAND - NOISY-CHAMON - PORT DE VINCENNES

SEULEMENT DES TRAMWAYS EN SERVICE DE LA LIGNE PARISIENNE

| Départ | Fréquence des départs | Délais de départ | | Observations |
|---------------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------------|--------------|
| | | Minimum | Maximum du Coefficient des Charges | |
| De Noisy-le-Grand | | | | |
| Premiers départs à 5,00 - 5,30 | " | 2 | | |
| De 5,30 à 9,30 | 20' | 20 | | |
| De 9,30 à 17,15 | 30' | 3 | | |
| Départs extrêmes | | 4 | | |
| De 17,15 à 19,15 | 30' | 4 | | |
| De 19,15 à 21,15 | 30' | 4 | | |
| De 21,15 à 23,15 | 20' | 20 | | |
| De 23,15 à 23,30 | 20' | 7 | | |
| De la Porte de Vincennes | | | | |
| Premiers départs à 5,00 - 5,30 | " | 2 | | |
| De 5,30 à 9,30 | 20' | 3 | | |
| De 9,30 à 17,15 | 30' | 3 | | |
| Départs extrêmes | | 4 | | |
| De 17,15 à 19,15 | 30' | 4 | | |
| De 19,15 à 21,15 | 30' | 4 | | |
| De 21,15 à 23,15 | 20' | 20 | | |
| De 23,15 à 23,30 | 20' | 7 | | |

1922 - Les tarifs mentionnés et les tarifs de nuit seront appliqués conformément aux Tables des tarifs annexes au présent tableau.

(1) Départs effectués à destination de Noisy-le-Grand.

SEULEMENT DES TRAMWAYS EN SERVICE DE LA LIGNE PARISIENNE

Paris, le 1922

SEULEMENT DES TRAMWAYS EN SERVICE DE LA LIGNE PARISIENNE

NOISY-LE-GRAND - NOISY-CHAMON - PORT DE VINCENNES

SEULEMENT DES TRAMWAYS EN SERVICE DE LA LIGNE PARISIENNE

| Départ | Fréquence des départs | Délais de départ | | Observations |
|---|-----------------------|------------------|------------------------------------|--------------|
| | | Minimum | Maximum du Coefficient des Charges | |
| De Noisy-le-Grand | | | | |
| Premiers départs à 5,00 - 5,30 | " | 1 | | |
| De 5,30 à 9,15 | 30' | 5 | | |
| Départs extrêmes | | 3 | | |
| De 9,15 à 20,15 | 30' | 3 | | |
| De 20,15 à 22,15 | 30' | 3 | | |
| De la Porte de Vincennes | | | | |
| Premiers départs à 5,00 | " | 1 | | |
| De 5,00 à 9,15 | 30' | 3 | | |
| Départs extrêmes | | 3 | | |
| De 9,15 à 21,15 | 30' | 3 | | |
| De 21,15 à 23,15 | 20' | 20 | | |
| De 23,15 à 23,30 | 20' | 1 | | |
| Départs de Noisy-le-Grand à destination de la Porte de Vincennes | | | | |
| | | | | |

1922 - Les tarifs de nuit seront appliqués conformément aux Tables des tarifs annexes au présent tableau.

(1) Départs effectués à destination de Noisy-le-Grand.

Le même tableau pour le service du dimanche fait apparaître **58 départs dans chaque sens** à des fréquences variant de 15 minutes aux heures d'affluence à 20 ou 30 min en service normal. Les départs extrêmes ont lieu à Noisy à 5h46 et 23h31 et de la Porte de Vincennes à 6h44 et 22h59 (puis ensuite, 3 départs pour Bry à 23h29, 23h50 et 0.30)

Un troisième tableau fixe les temps de parcours « officiels » minima de Noisy à la Porte de Vincennes (et en sens inverse) aux différentes périodes (heures et jours) du service. Ces durées sont des minima et vont de 48 à 52 minutes. En pratique, le trajet est souvent bien plus long ... plus d'une heure et même jusqu'à une heure un quart certains jours.

En avril 1926, M. Paul Pambrun, conseiller municipal, écrit au Maire de Noisy pour lui signaler un dysfonctionnement : « *Le dernier 120 part de la Porte de Vincennes à Minuit 30. Bien qu'il y ait des départs, jusqu'à une heure 5 pour Vincennes et Nogent, il est souvent occupé en grande partie, par des habitants de ces localités, au préjudice des habitants de Noisy, dont certains ces jours derniers, ont dû rester à Paris ; la dernière voiture était partie complète de la Porte de Vincennes, c'était un tramway sans impériale, plus petit que les autres par conséquent ; arrivé au donjon de Vincennes, il ne contenait plus que 6 voyageurs, les autres étaient descendus, étant arrivés chez eux. Ils auraient parfaitement pu prendre une autre ligne fonctionnant plus tard et ne pas léser de cette façon les habitants de Noisy restés sur le quai. »*

Et il demande donc qu'on puisse acheter des tickets sur le quai avant de monter en voiture, ce qui donnerait une priorité d'accès aux voyageurs munis de ces billets et permettrait du même coup « *d'évincer les voyageurs à court trajet, [ainsi] nos concitoyens seraient assurés de ne pas rester en route et verraient sans déplaisir aucun cette fois, mais seulement lorsqu'ils auraient pris tous place, leurs compagnons de route de Vincennes et de Nogent occuper le reste des places. »*

C'est donc la première fois qu'on parle de donner la priorité d'accès aux voyageurs à long trajet et on va en reparler souvent.

En mai 1926, M. Sire, Ingénieur-Inspecteur Principal du Service du Contrôle des tramways de la Préfecture de la Seine, donne son aval pour appliquer la priorité aux voyageurs à long trajet, sous certaines conditions : *« je ne vois pas d'inconvénient à appliquer la priorité aux voyageurs de Bry et de Noisy au départ de la Porte de Vincennes de 0h30, à la condition que la capacité de la voiture permette de prendre tous les voyageurs, quelle que soit leur direction. Dans le cas où tous ceux-ci ne pourraient y prendre place, il faudrait que la voiture de Noisy soit doublée par une autre à destination d'un point plus rapproché. »*

En mai 1926 toujours, *« Monsieur Moisset rend compte de la démarche qu'il a faite à la Société des T.C.R.P. pour le fonctionnement de la ligne de tramway 120 [...]*

Tramway de théâtre - La priorité sera réservée aux habitants de Noisy le Grand qui paieront leur place immédiatement. [...]

Navettes pour Noisy – La commission ayant demandé de faire monter un plus grand nombre de navettes du Pont de Mulhouse à Noisy, la S.T.C.R.P. accepte d'en mettre une à 18h45 et met à l'étude la navette du samedi à 12h30. »

En juin 1926, pour répondre à de nombreuses demandes et protestations, M. Mariage, directeur de la S.T.C.R.P., commence à parler de *« Priorité à partir de 17 h. 30 pour les voyageurs de Noisy dans les voitures de la ligne N° 120. »* sous certaines conditions et dans un certain temps. En juillet, le Préfet de Police de Paris donne son aval à la proposition de la S.T.C.R.P. *« d'accorder la priorité de départ aux voyageurs à destination de Noisy-le-Grand et Bry-sur-Marne, étant entendu que les places ensuite disponibles pourraient être utilisées par des voyageurs effectuant des parcours plus restreints. »* On ne parle donc plus des conditions strictes exposées par le Service du Contrôle des Tramways dans son courrier de mai 1926 : *« à la condition que la capacité de la voiture permette de prendre tous les voyageurs, quelle que soit leur direction. Dans le cas où tous ceux-ci ne pourraient y prendre place, il faudrait que la voiture de Noisy soit doublée par une autre à destination d'un point plus rapproché. »*

En janvier 1928, M. Urbain Moisset, 130 Grande Rue à Noisy, tél : 50, demande qu'on avance le premier départ matinal de la ligne 120 de 5h35 à 5h25, *« de façon à permettre aux usagers de cette localité d'arriver au Métropolitain avant 7h00 du matin. »*

Le refus de la S.T.C.R.P. est plein d'humanité : *« nous ne croyons pas pouvoir avancer son départ de 10 minutes car cette mesure aurait pour conséquence d'astreindre une partie des usagers à quitter leur domicile 10 minutes plus tôt, inconvénient non négligeable à une heure aussi matinale et d'augmenter d'autant la durée de leur attente à la gare de Nogent-Le Perreux-Bry c'est-à-dire leur imposer chaque matin une perte de 20 minutes ce qui n'irait évidemment pas sans provoquer de légitimes protestations de leur part. »* La Société fait remarquer qu'arriver à Paris avant 7h00 est tout à fait possible avec les horaires en cours : *« la clientèle du service partant à 5h35 de Noisy-le-Grand a la possibilité d'être rendue à 7h00 dans le centre de Paris, soit qu'elle emprunte au Pont de Mulhouse le train de 6h04 arrivant à 6h20 à la gare de l'Est, soit qu'elle poursuive son voyage jusqu'à la Porte de Vincennes (Métro) où le tramway parvient à 6h25. »*

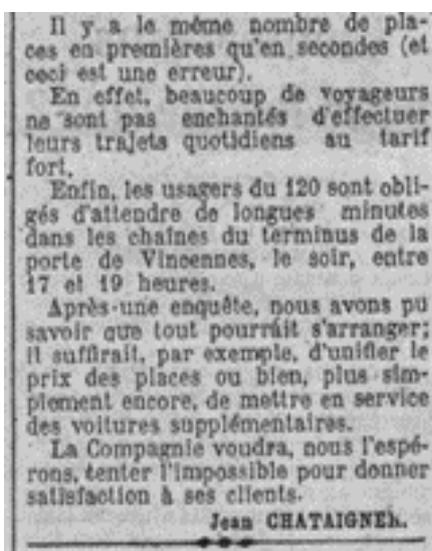
En mars 1928, M. Jules Godin, président du « Groupement des usagers de la ligne 120, 88 route de Bry à Noisy (S. et O.), dépose une demande à la S.T.C.R.P. résumant *« les principales revendications des usagers du tramway 120, qui sont les déshérités des lignes de banlieue » :*

« [...] 2°-) Ils demandent que des remorques, matin et soir, soient attelées aux motrices, car pour un parcours de 59 minutes, être debout tout le parcours c'est une fatigue inutile imposée à tort aux femmes et personnes âgées. [...] »

Concernant ce sujet la réponse négative reçoit plusieurs explications :

« a) le service actuel de la ligne 120 est suffisant pour donner entière satisfaction aux usagers de Noisy-le-Grand. [...], matin et soir, les services de cette ligne sont décongestionnés par les services de la ligne 6B effectuant des départs de Bry-sur-Marne (Place Carnot) et Bry-sur-Marne (Place de la Mairie). De plus, l'exiguïté du terminus de la Porte de Vincennes ne nous permet pas d'atteler les voitures de la ligne 120.

b) en admettant l'hypothèse suivante : que nous puissions atteler les motrices de la ligne 120, l'application de cette mesure ne nous permettrait simplement que de réduire les services de la ligne 120 aux heures de charge au point de vue intensité de façon à subordonner la capacité de nos voitures aux réels besoins des usagers. Il résulterait donc de ce fait que, les attelages ayant une plateforme centrale pour voyageurs debout, le même inconvénient se présenterait. La réalisation de cette hypothèse ne solutionnerait donc pas la mesure qui nous est demandée de supprimer les places debout sur les voitures. »



Article extrait de « Paris-Soir » du 14 juin 1928 (document Gallica-BNF)

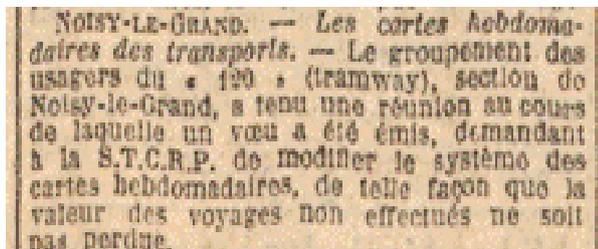
En août 1928, une nouvelle demande du « Groupement des Usagers des Lignes 120 et 6B » reçoit l'appui du Conseil Municipal de Noisy. Cette demande n'est pas nouvelle et vise à « obtenir la mise en circulation de remorques sur les lignes précitées aux heures d'affluence [...] notamment le soir entre 17 et 20 h [car] à certaines heures le nombre de places mises à la disposition des voyageurs est nettement insuffisant [et] que cette situation occasionne un surcroît de fatigue aux ouvriers et employés rentrant de leur travail. » Le refus de la S.T.C.R.P. est expliqué ainsi : « La surveillance exercée sur le service de ces lignes (lignes 120 et 6 bis) a fait ressortir que le nombre des places actuellement offertes était suffisant pour assurer le transport des usagers dans des conditions satisfaisantes même entre 17 et 20 heures. »

En juillet 1929, la S.T.C.R.P. répond enfin favorablement à plusieurs demandes antérieures du Maire de Bry-sur-Marne, relayées le Conseiller Général Champion, également Maire de Nogent, et déplace le terminus des voitures du 120, après 21 h. 30, de la Mairie de Bry à la Place Carnot.

De plus : « En ce qui concerne le passage des voitures par groupes de deux ou trois sur les voies uniques entre Bry et Noisy-le-Grand, nous en sommes partisans, les garages ayant une capacité suffisante, mais il ne pourra être mis en vigueur qu'après le remplacement des signaux lumineux actuels par des feux à passages multiples. »

En décembre 1929, une pétition du « Groupement des usagers du tramway 120 », comportant dix requêtes concernant l'emploi de nouvelles voitures, le maintien de la fréquence à la demi-heure jusqu'au dernier départ, la suppression de voitures les jours de courses au Tremblay, l'ajout de navettes ou de voitures supplémentaires, la priorité pour les voyageurs à long parcours et le respect des horaires, reçoit pour les dix des réponses négatives. Retenons seulement la dernière phrase de ces réponses : « [...] *on doit reconnaître que la régularité du service est habituellement satisfaisante.* » La S.T.C.R.P. s'adresse à elle-même ses félicitations !

Dans les années 1920-1930, il existe à l'arrêt du Pont de Mulhouse à Nogent, un appareil distributeur de numéros d'ordre à étrier, type C.G.O. facilement rechargeable par les contrôleurs. Ces numéros permettent d'organiser l'accès des voyageurs dans les voitures prises d'assaut à l'arrivée des trains. Malheureusement, on rapporte des abus : « *Des voyageurs sans scrupules prennent des poignées de billets [...] et les distribuent à leurs amis de sorte que les non débrouillards, bien qu'arrivés les premiers, restent sur le quai, ce qui est inadmissible et illogique.* » En conséquence, la S.T.C.R.P. se voit dans l'obligation de faire exercer par ses contrôleurs « *une surveillance, afin de faire cesser ces irrégularités.* »



Article extrait du « Journal » du 17 avril 1930 (document Gallica - BNF)

En avril 1930, la S.T.C.R.P. répond à une nouvelle pétition du Groupement des Usagers de la ligne 120. Les réponses sont, comme d'habitude, négatives. Seule une demande concernant la montée en priorité des voyageurs à long parcours, reçoit une réponse d'attente expliquant que cette disposition « *sera mise en vigueur lorsque les autorisations nécessaires nous auront été délivrées.* »

En mai 1930, le conseil Municipal de Noisy adopte un vœu, relayé par M. Amiard, Sénateur et Président du Conseil Général de Seine-et-Oise, demandant l'utilisation de baladeuses sur la ligne de tramway 120 suite à la suppression des courbes près de la rue du Brayer.

Mais la réponse de la S.T.C.R.P. est toujours la même : « *L'existence de deux longs tronçons de voie unique entre Bry (Place Carnot) et Noisy-le-Grand, d'une part, les difficultés de manœuvre et de chargement au terminus de la Porte de Vincennes, commun aux lignes 113 - 114 barré - 119 - 120 - 121 et 122, d'autre part, ne permettent pas l'utilisation normale de trains de deux voitures sur la ligne N° 120.* » Puis, un peu plus tard, la société trouve une nouvelle raison de refuser l'utilisation d'attelages jusqu'au terminus de Noisy et la fait connaître au Maire de Noisy ainsi qu'à M. Ballu, député de Seine-et-Oise qui avait relayé la demande : « *La modification du tracé de la courbe voisine de la rue du Brayer et l'établissement d'un garage à hauteur de l'ancienne Mairie de Noisy-le-Grand qui faciliteront l'exploitation de la ligne, ne permettront néanmoins pas la mise en service de voitures d'attelage. Le principal obstacle à la réalisation de cette amélioration, à savoir l'exiguïté du terminus de la Porte de Vincennes, commun aux lignes n° 113 - 114 barré - 119 - 120 - 121 et 122, subsiste encore et ne disparaîtra que lors des remaniements des lignes de tramways nécessités par le prolongement du chemin de fer métropolitain au Château de Vincennes.* »

En mai 1930 également, le Préfet de Police de Paris institue enfin la priorité d'accès aux voitures des lignes 113, 119 et 120 en faveur des usagers dépassant la Place Félix Faure à Nogent-sur-Marne. Bien sûr, ce n'est pas aussi loin que le Pont de Mulhouse, mais c'est déjà un début pour décourager les voyageurs à petit parcours d'emprunter les voitures du 120.

En octobre 1930, M. Pons de la S.T.C.R.P. reçoit une délégation de représentants de la région de Noisy-le-Grand composée de M. Ballu, Député de Seine-et-Oise, M. Moisset, Conseiller Municipal de Noisy-le-Grand et M. Bajulas, Secrétaire du Groupement des Usagers de la ligne 120 qui lui soumettent les desiderata suivants :

1^{re} demande : Ligne 120 - Renforcement du service à destination de Noisy

Réponses : « a) par adjonction d'attelages : J'ai fait connaître aux intéressés que cette solution ne pouvait être réalisée actuellement, faute de matériel. En effet, par suite de la contexture du terminus de la Porte de Vincennes, cette mesure nécessiterait l'équipement de la ligne 120 en trains réversibles. Or, il n'existe pas à l'heure actuelle de matériel de ce type disponible.

b) par matériel à plus grande capacité : J'ai indiqué à la délégation que cette demande était sans objet, le matériel actuel de la ligne 120 étant du matériel type G à grande capacité et des plus modernes.

c) par adjonction de motrices supplémentaires : J'ai exposé cette solution qui paraissait plus facilement réalisable bien que la contexture des voies de la ligne 120 se prête mal à l'heure actuelle à une exploitation plus intense aux heures de charge sur son parcours compris entre Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

J'ai promis d'examiner cette question et d'étudier le renforcement de nos services aux heures indiquées, [...]

2^e demande : Admission des voyageurs à long parcours par priorité au terminus de la Porte de Vincennes.

Réponse : « J'ai informé les intéressés que cette partie de leurs doléances était actuellement réglée administrativement et que je prenais toutes dispositions utiles en vue de son application à bref délai ; la date du 1er octobre a été admise en principe. » [...]

Questions diverses :

- Services des jours de courses.- A la suite d'une question posée par M. Moisset, j'ai fait connaître aux intéressés que le service effectué les jours de courses au Tremblay n'apportait aucune perturbation aux services normaux assurés sur la ligne 120 ni même sur les lignes du dépôt de la Maltournée, ces services spéciaux à destination du champ de courses étant strictement assurés par des voitures supplémentaires. [...]

- Priorité de montée des voyageurs à long parcours dans la voiture partant à minuit 30 de la Porte de Vincennes (Service des Théâtres).- La priorité a été donnée aux habitants de Noisy, mais cette voiture étant garée $\frac{3}{4}$ d'heure avant son départ au bout des quais sur la demande des voyageurs arrivant à l'avance, l'autorisation avait été donnée de monter dans les voitures, pendant ce temps, les voyageurs ne le sachant pas attendaient dans les barrières de sorte que souvent le tramway arrivait plein à la barrière du 120. Cris et réclamations. J'ai fait savoir que nous étions disposés à étudier toutes demandes qui nous seraient transmises à ce sujet par les voyageurs, sous réserve que les Communes intéressées desservies par la ligne 120 se mettent d'accord à ce sujet. »

Les usagers des tramways ouvriers demandent la création de carnets de tickets aller et retour

J'ai tout récemment exposé de quelle façon peu judicieuse la S. T. C. R. P. remboursait les voyages non effectués aux porteurs de cartes hebdomadaires.

Le plus simple, avais-je conclu, serait de supprimer ces cartes et de les remplacer par des carnets de tickets aller et retour analogues à ceux du Métro.

C'est l'avis de nombreux employés de la Compagnie, et naturellement celui de la plupart des voyageurs.

Un lecteur de Noisy-le-Grand, m'écrivant au nom du groupement des usagers du tramway 120, me dit à ce sujet :

« Ce que demandent d'abord les voyageurs, c'est de ne pas perdre le montant des parcours qu'ils n'effectuent pas ! »

« La S. T. C. R. P. nous dit qu'en principe elle rembourse les voyages non faits pour cause de maladie ou de chômage. Cela n'est pas exact. En voici un exemple : un employé voyage le lundi, il reste chez lui, malade ou chômeur le mardi et les jours suivants et reprend son travail le vendredi ou le samedi ; il n'a droit à aucun remboursement, parce que, pour

avoir ce droit, il aurait fallu qu'il ait remis sa carte au contrôleur avant le vendredi. C'est dire que les seuls jours dont on puisse obtenir le remboursement sont ceux de la fin de la semaine.

« La S. T. C. R. P. ne peut pas avoir les mêmes prétentions que les chemins de fer qui n'imposent aucune heure limite de départ ou de retour.

« Elle, au contraire, nous oblige à partir de façon à être à notre travail à 8 h. 45, et en outre elle ne nous garantit pas même que nous pourrions utiliser notre carte. Si le dernier tramway ouvrier est complet (c'est l'habitude) on est obligé de prendre le suivant et de payer un second ticket et au prix fort.

« C'est pour toutes ces raisons que nous réclamons des carnets de tickets aller et retour. Ce système obligerait la Compagnie à acheter quelques pincettes imprimant les dates des voyages. Ce serait une faible dépense, largement compensée par la suppression de frais d'envois d'argent aux usagers qu'elle rembourse. Et cela supprimerait aussi une comptabilité bien compliquée... »

Vraiment, la question ne me paraît pas très difficile à régler. D'ailleurs, j'ai ouï dire que, peut-être, en effet, des carnets de tickets aller et retour allaient être mis en service. J'espère que les « études préalables » ne dureront pas indéfiniment.

Jean d'Orsay.

Article paru dans « Le Matin » du 13 juillet 1930 (document Gallica - BNF)

En novembre 1930, la S.T.C.R.P. précise quelques horaires à M. Sire, Ingénieur-Inspecteur Principal du Contrôle des V.F.I.L. (Voies Ferrées d'Intérêt Local), 8 Place de la Mairie, St-Mandé (Seine) : « À la suite du renforcement apporté au tableau de marche de la ligne 120 le 20 octobre 1930 (3 départs le matin de Noisy-le-Grand pour la Porte de Vincennes à : 5 h. 35 - 5 h. 52 - 7 h. 31 et 4 départs supplémentaires le soir de la Porte de Vincennes à : 18 h. 43 - 18 h. 58 - 19 h. 08 - 19 h. 25 pour Noisy-le-Grand) aucune surcharge ni attente de durée anormale n'a été constatée entre Bry-sur-Marne et le Pont de Mulhouse aux heures considérées.

Compte tenu des difficultés inhérentes à l'exploitation en voie unique et des mesures de sécurité qui en découlent, le service actuel qui comporte 10 arrivées au Pont de Mulhouse en 36 minutes de 6 h. 50 à 7 h. 26 et 13 départs de ce point le soir de 19 h. 12 à 19 h. 45, soit en 33 minutes, n'est guère susceptible d'être de nouveau intensifié par la mise en circulation de nouvelles voitures. »

En janvier 1931, le conseil Municipal de Noisy émet un vœu, suite aux inondations de la Marne (bien moins importantes qu'en 1910) : « Pendant la période des inondations, les voitures qui partent ordinairement de Carnot jusqu'à 7 h 25, dernier service ouvrier, ne se présentèrent pas, il en est résulté que l'usager qui avait payé sa carte de Carnot à La République a dû emprunter la ligne 120 dont le terminus est à la barrière [de Vincennes], et de là prendre une autre voiture pour se rendre à la République, d'où une dépense supplémentaire de 0F60 par jour.

Le Conseil émet le vœu que l'usager de la ligne 6B, ayant payé sa carte de Bry - Carnot à La République, puisse, au cas où cette ligne ne fonctionnerait pas, emprunter à la Porte de Vincennes et sans supplément toute voiture se rendant à la République. »

Ce à quoi la S.T.C.R.P. répond de façon positive : « nous donnons toutes instructions utiles pour qu'à l'avenir cette facilité soit accordée aux usagers lorsqu'une suppression partielle ou totale du service de la ligne 6B sera rendue nécessaire par un cas de force majeure. »

En février 1931, le Conseil Municipal de Noisy appuie des revendications formulées par le « Groupement des Usagers du tramway 120 » :

« 1°- *Que par extension des facilités accordées aux usagers de la ligne 6B [...] les voyageurs du 120 puissent, en cas d'interruption ou de retard important, utiliser les voitures des autres lignes à leur convenance.*

2°- *Qu'en cas de voiture du 120 passant au complet dans le courant du parcours (ce qui est le cas tous les jours entre 17 et 19 h.) les porteurs de billet du 120 puissent utiliser les voitures du 6B (où il y a généralement de la place) et continuer au-delà de la Place Carnot par les voitures du 120 sans avoir à acquitter le prix du parcours au-delà de la Place Carnot. [...]*

La réponse de la S.T.C.R.P. à la première demande arrive en mars : [...] « *Il ne nous est pas possible d'envisager dans les conditions indiquées à la dite délibération l'extension des facilités que nous avons accordées aux voyageurs de la ligne N° 6B, pour se rendre dans Paris lorsque le service de celle-ci est interrompu par un cas de force majeure. Rien ne justifierait en effet l'adoption d'une telle mesure de faveur qui pourrait donner lieu à des fraudes et inciter d'autres groupements d'usagers à solliciter un traitement identique.* »

En septembre 1931, le Conseil Municipal de Noisy émet le vœu que pendant l'Exposition coloniale qui se tient Porte Dorée et dans le Bois de Vincennes, depuis le mois de mai et jusqu'à fin octobre, un départ supplémentaire soit effectué chaque soir entre 23h15 et 0h30.

La S.T.C.R.P. accède à cette demande et répond que « *dans le but de donner satisfaction, les dispositions sont prises pour que la motrice de la ligne 6B qui assure le départ de 23 h 59 de la Porte de Vincennes poursuive tous les jours son itinéraire jusqu'à Noisy-le-Grand.* »

En décembre 1933, une fois n'est pas coutume, la S.T.C.R.P. répond positivement à une réclamation des Municipalités de Noisy-le-Grand et de Bry-sur-Marne, concernant l'insuffisance du service sur la ligne 120 « Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes » :

« *Dans le but de donner satisfaction à ces demandes, nous nous proposons de renforcer le service de cette ligne au moyen de deux nouvelles motrices G, à partir du 18 décembre 1933.* »

Cette amélioration fait d'ailleurs suite à celle déjà réalisée le 26 novembre 1933.

Ces deux renforcements « *postérieurs à la délibération du Conseil Municipal de Noisy-le-Grand paraissent à la S.T.C.R.P. de nature à donner satisfaction à la clientèle. L'existence de nombreux tronçons de lignes en voie unique rendrait d'ailleurs très difficile une intensification plus grande du service.* »

En mars 1934, lors du raccourcissement au Château de Vincennes des lignes desservant la région, la S.T.C.R.P. en profite pour rappeler les horaires des premiers et derniers départs :

De Noisy-le-Grand pour Vincennes (Château) :

Jours ouvrables : 5h30 et 23h55 et Dimanches et fêtes : 5h46 et 0h01

De Vincennes (Château) pour Noisy-le-Grand :

Jours ouvrables : 6h12 et 0h45 et Dimanches et fêtes : 6h15 et 0h45

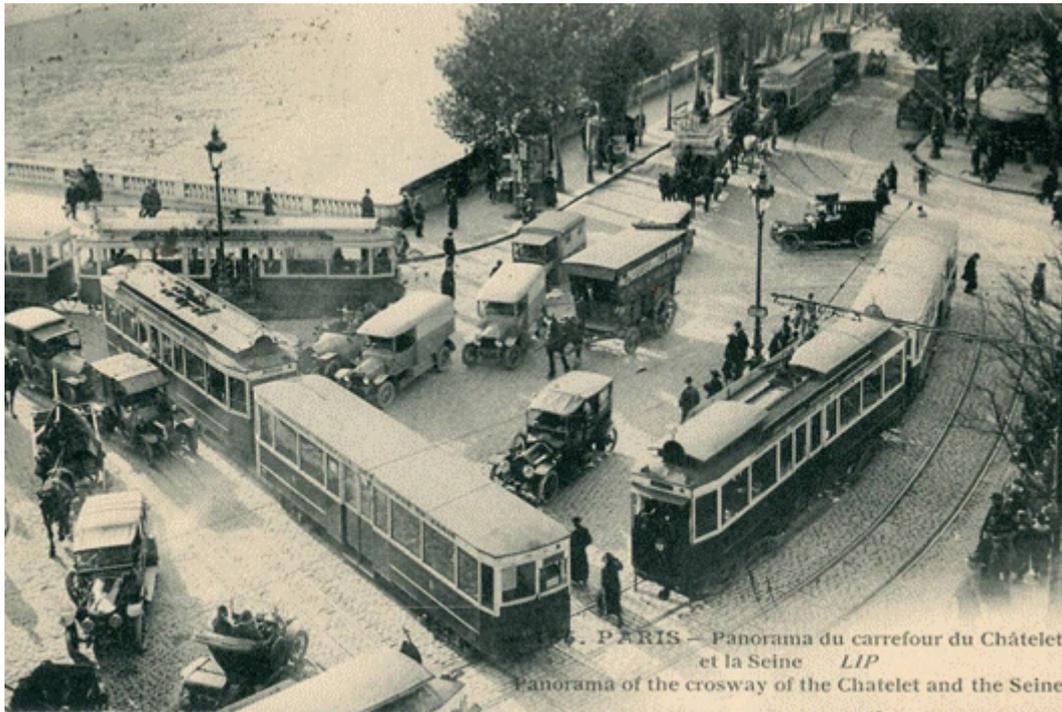
Les fréquences des départs restent inchangées.

LA FIN DES TRAMWAYS

Pendant les années 20, le décor des villes change « *avec la montée de l'automobile qui envahit peu à peu l'espace laissé à sa disposition. Le développement de plus en plus rapide de la voiture particulière semble prendre de court les pouvoirs publics qui ne cherchent pas à mettre de l'ordre dans cet envahissement. [...] L'automobile, nouvelle venue, symbolise le progrès car elle permet maintenant de gagner de vitesse les transports en commun. [...] Le tramway passe alors pour un mode de transport dépassé par les progrès de la technique et personne ne voudra réagir contre cette évolution qui semble inéluctable. Il n'est donc pas étonnant que les pouvoirs publics aient cherché avant tout à faciliter la circulation de l'automobile au détriment du transport public. Dès*

1921, la Préfecture de la Seine étudie la possibilité de dégager les quartiers centraux et envisage la suppression des tramways dans les artères étroites afin de donner plus de place à l'automobile. [...] »

Après quelques remaniements de peu d'importance des lignes de tramway, « l'idée d'un remplacement possible du tramway par l'autobus a déjà fait son chemin. Face à l'automobile, le tramway apparaît comme l'obstacle à éliminer pour permettre le développement de la circulation privée. » **Le tramway est souvent jugé comme gênant** « et il l'est certes quelquefois, mais on se garde de moderniser ses installations. [...] Du matériel plus performant à tous points de vue était resté à l'état de projet ; des campagnes de presse, plus ou moins orchestrées, présentaient le tramway comme un mode de transport incapable d'évolution. La réalité était que le tramway était gêné la plupart du temps par une circulation automobile incontrôlée dans des artères inadaptées à recevoir ce genre de trafic. **Mais on préféra dire que le gêné était le gêneur.** »



Embouteillage dans Paris, place du Chatelet (collection MJ)

Les notions d'urbanisme sont encore fort peu répandues et « l'intérêt du tramway n'apparaît donc pas car on se rend compte avant tout des progrès réalisés par l'automobile, et par voie de conséquence de l'autobus [à roues en caoutchouc, plus silencieux, plus autonome, à moteur alimenté en mélange ternaire : essence - benzol - alcool], à un moment où le tramway n'évolue plus, tout au moins en France. [...] Cet état d'esprit, soigneusement entretenu par une presse « ignare et partisane », s'imposera avec une telle acuité qu'il sera bientôt de bon ton de considérer le tramway comme un mode de transport périmé. [...] » Dans le même temps, une autre concurrence, « plus localisée et plus rationnelle, pesait sur le réseau de transport de banlieue : la pénétration dans les communes limitrophes de Paris des lignes de métro. »

Cette interruption des tramways est donc une somme de lourdes erreurs, même si l'autobus propose une solution apparemment plus légère, plus souple et plus modulable. Erreur d'un point de vue politique, à courte vue et à contre-courant des capitales européennes ou des États-Unis : 60 ans après on recommence tout. Erreur d'un point de vue financier, puisqu'une grande partie des infrastructures et de nombreuses voitures ne sont pas encore amorties au moment du remplacement,

d'où des pertes colossales. Il suffit d'ailleurs de comparer avec les fortunes englouties récemment pour la reconstruction d'une partie du réseau. Erreur au plan économique : même avec des dépenses de premier établissement plus importantes, le prix voyageur-km est, selon certains calculs, moins élevé que pour l'autobus. Erreur au plan de l'urbanisme et de la circulation car les lignes de tramway sont des espaces faciles à mettre « en site propre ». Et erreur enfin, au point de vue de la qualité de l'air qui est une caractéristique totalement négligée à l'époque : électricité contre moteurs à essence.

Cette perspective de remplacement des tramways par des autobus va installer, du côté de la S.T.C.R.P., un statu-quo qui va bloquer pendant un certain temps bon nombre de demandes d'évolution et d'investissements, sauf les commandes de nouveaux autobus.

On peut lire également plusieurs avis qui présentent M. Mariage, le président du Conseil d'Administration de la S.T.C.R.P. comme « *marqué par une réputation d'affairiste et lié aux intérêts pétroliers et automobiles* »

Il est vrai que le conseil d'administration comprenait déjà nombre de dirigeants de sociétés dont la S.T.C.R.P. était cliente, comme par exemple, Thomson-Houston pour le matériel électrique, la Compagnie Parisienne de Distribution d'Électricité pour la fourniture de courant électrique, la Compagnie Générale Française de Tramways pour la construction des voitures, ... ce qui était déjà de nature à fausser la gouvernance de la société concessionnaire. Mais de plus, cette instance s'est modifiée à la fin des années 1920 pour accueillir une majorité d'administrateurs de compagnies pétrolières, par exemple, Petrofina, S.T.E.U.A., l'Omnium International des Pétroles, la Compagnie Française des Pétroles, la Société Française des Carburants, ainsi que de sociétés d'automobiles comme la Société des Automobiles Brasier et deux nouveaux groupes, S.I.T.A. et S.C.E.M.I.A., liés à Renault et dont les intérêts sont représentés par M. Mariage en personne. De là à penser que la disparition des tramways au profit des autobus a été orchestrée par les membres du Conseil d'Administration de la S.T.C.R.P. afin de servir leurs seuls intérêts financiers, totalement étrangers aux considérations techniques ou à l'intérêt public, il n'y a qu'un pas !

Mais revenons à Noisy : avant même que la nouvelle ne devienne officielle, des rumeurs commencent à courir et on assiste déjà à des tentatives « de récupération » de la nouvelle desserte par autobus. Ainsi, M. Léopold Bellan, ancien Président du Conseil Général de la Seine et fondateur de plusieurs œuvres sociales, écrit-il à M. Jayot, Directeur Général de l'Inspection Générale et des Transports en Commun à Paris. « *La ligne de tramways 120 « Noisy-le-Grand - Pte de Vincennes » va être prochainement remplacée par une ligne d'autobus et, à cette occasion, l'itinéraire sera probablement modifié dans Bry-sur-Marne [?]. S'il en est ainsi, il me semble qu'il serait plus avantageux de faire passer les autobus dans l'Av. de Rigny plutôt que dans la Gde-Rue qui est moins peuplée.* » Retour des vieux arguments utilisés en 1898 pour choisir un itinéraire traversant Bry-sur-Marne ! Arguments finalement dénoncés en mars 1900, par le ministre des Travaux Publics lui-même. Mais le but final est autre : « *Je ne vous cache pas qu'il me serait agréable de voir les autobus desservir mon parc sportif situé 67, Av. de Rigny.* »

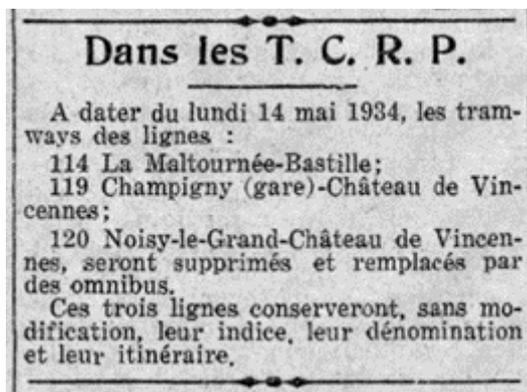
La réponse de la S.T.C.R.P. est négative mais prudente : « *Nous avons l'honneur de vous faire connaître que la ligne N° 120 a une clientèle d'habités qu'une modification quelconque d'itinéraire risquerait de mécontenter. Au surplus, la déviation proposée par la rue des Ormes, l'avenue de Rigny et l'Avenue du Château aurait pour conséquence d'allonger le parcours de 750 m. environ par course, sans qu'il soit prouvé qu'une augmentation de la clientèle compenserait la dépense correspondant aux kilomètres supplémentaires effectués.* » Une étude ultérieure de la S.T.C.R.P., incluant le stade Léopold Bellan, conclut d'ailleurs que « *la recette nouvelle à attendre ne couvrirait pas les dépenses supplémentaires.* » Et que « *Il s'agit d'un aménagement purement local, susceptible d'entraîner un supplément de dépenses de l'ordre de 100.000 frs par an, sans contrepartie sérieuse de recette supplémentaire.* » Le projet est donc abandonné.

En 1933 déjà, le Conseil Municipal de Noisy songe au remplacement du tramway par l'autobus et est favorable au déclassement du tramway mais demande que la future ligne de bus fonctionne sur le parcours existant. L'idée sous-jacente est que « *la substitution des autobus au tramway facilitera le prolongement des lignes et l'extension des moyens de transports aux quartiers qui en sont totalement dépourvus.* » On pense toujours au(x) prolongement(x) éventuel(s) ... On a également présent à l'esprit la nécessité de récupérer les 4 mètres de largeur de voie, nécessaires pour élargir et pouvoir classer les boulevards Foch et Souchet dans la voirie départementale.

En mars 1934, en prévision du remplacement par des autobus, plusieurs « Conférences sur place » sont organisées à des fins de « *détermination du stationnement des voitures [...] au terminus « Noisy-le-Grand » du service 120 et reconnaissance de l'itinéraire et des points d'arrêt de la ligne 120.* »

Le 14 mai 1934, le tramway 120 est remplacé par l'autobus avec un trajet quasiment identique. Seule différence : au nord-ouest de Noisy, la ligne emprunte la rue de Bry (actuelle rue Pierre Brossolette) et l'avenue Georges Clémenceau au lieu du Boulevard Souchet et du Boulevard Foch, pour atteindre la Place Carnot à Bry. Une lettre du « Comité des Commerçants » de la Varenne au Maire de Noisy n'a pas été suffisante pour éviter cette déviation, conséquence du mauvais état de la chaussée qui est « *un borbier à l'entrée du pays* ». Peu de temps après, la Municipalité reçoit une nouvelle pétition signée de 500 habitants de la Varenne protestant contre le détournement du bus et proposant un nouvel itinéraire utilisant les rues Carnot et de la Prévoyance. Ce parcours est refusé par la S.T.C.R.P. Mais dans l'esprit du Conseil Municipal de Noisy, « *l'ancien itinéraire de la ligne 120, délaissé depuis la mise en service des autobus, sera repris dès que les Boulevards Souchet et du Maréchal Foch seront mis en état de viabilité.* »

Notre ligne 120 est supprimée, en même temps que les lignes 113, 114 et 119, malgré leur remarquable tracé en double voie (sauf à Noisy) sur une plateforme indépendante (ce qu'on appelle aujourd'hui « en site propre ») qui survivra cinquante ans après la disparition des tramways.



Brève parue dans L'homme Libre du 12 mai 1934 (document Gallica-BNF)

Cette disparition est actée dans une délibération du Conseil Municipal de Noisy du 11 août 1934 : « [...] *considérant que les tramways ont été avantageusement remplacés depuis quelque temps par des autobus ; qu'en ce qui concerne la ligne 120, Vincennes - Noisy-le-Grand, ce remplacement a permis d'intensifier le service et de gagner un temps appréciable sur la durée du parcours ; que la substitution des autobus aux tramways facilitera le prolongement des lignes et l'extension des moyens de transport aux quartiers qui en sont totalement dépourvus ; [...] émet un avis favorable au déclassement [des voies ferrées]* »

On peut noter qu'à ce moment, la durée « officielle » du trajet de Noisy au Château de Vincennes, qui était de 40 minutes passe à 27 minutes. En effet, les autobus « *n'ont pas l'obligation d'attendre le croisement du service de sens inverse sur une voie de garage, [et leur vitesse] est fixée comme celle des voitures particulières cependant que les tramways, suivant un règlement ancien, ne devaient pas dépasser 30 km/h « en rase campagne » et 20 km/h dans les agglomérations.* »

En Aout 1934, une lettre de la « Ligue des Voyageurs de Banlieue » résume bien le souci du moment : « *que les autobus de substitution soient du modèle le plus perfectionné, rapides, bien suspendus et de grande capacité et que le service en soit assuré à une fréquence telle que le nombre de places offertes soit considérablement augmenté. [...]*

Les nouveaux autobus en service donnent satisfaction ; nous protestons seulement contre les démarrages trop brusques, qu'on doit pouvoir améliorer sans diminuer la vitesse. [...]

D'autre part, nous réclamons plus de régularité dans le service. [...]

Enfin, nous protestons contre toute augmentation éventuelle des tarifs actuels [...] »

Les nouveaux autobus sont des Renault de type TN6 C2 à plateforme arrière ouverte à tous les vents mais qui fait l'aubaine des amateurs d'air frais et des fumeurs. Ces bus proposent 50 places dont 33 assises (17 en 1^{re} classe et 16 en seconde) et 17 debout sur la plate-forme arrière. Ils sont alors du dernier cri puisque Renault a commencé à moderniser ses TN6 A2 en TN6 C2 dans son usine de Boulogne-Billancourt, à partir de 1934.



TN6 C2 n° 2864 à l'arrêt devant la Mairie (document www.busparisiens.fr/forum)

La ligne 120 va pouvoir connaître une seconde vie basée sur les autobus, aussi riche en événements que la précédente, mais c'est une autre histoire que nous aborderons sûrement un jour, dans un futur bulletin ...

Michel Jouhanneau

REMERCIEMENTS :

Valérie Barbier des Archives Municipales de Noisy-le-Grand, **Patrice Cauderlier** de l'Association François-Xavier Donzelot de Neuilly-sur-Marne, **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, **Adrien Mistruzzi**, habitant de Noisy-le-Grand, **Vincent Roblin** des Archives Municipales de Bry-sur-Marne, ...

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. Article « *1901 : le tramway arrive à Noisy* » extrait de Noisy-Mag n° 146

Archives Municipales de Bry-sur-Marne : « *Histoire de Bry-sur-Marne* » de 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 et Brochure « *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 Transports 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 S.T.C.R.P.* », « *Ligne 120 Noisy-le-Grand - Porte de Vincennes* », extrait de : « *Les deux compagnies de transports urbains parisiens entre rationalisation, collaboration d'état et collaboration technique (1940-1945)* » de Michel Margairaz in « *Transports dans la France en guerre 1939-1945* » de Marie-Noëlle Polino : site Internet

INTERNET : « *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939* » de Maurice Daumas, Claudine Fontanon, Gérard Jigaudon et Dominique Larroque - Centre de documentation d'histoire des techniques - Direction Jacques Payen. Rapport dactylographié - Ministère des Transports - 1977

UNIVERSITÉ D'URBANISME DE PARIS : Nogent-sur-Marne : étude de l'évolution d'une commune de banlieue, thèse de Maurice Salabert / 1928 (© Inventaire général / 2005)

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



Bulletins déjà parus

| | |
|--|---|
| Bulletin n° 1 Septembre 2012 | M.-R. Deranger : <i>Du "camp de Noisy-le-Grand" à l'ensemble d'ATD-Quart Monde.</i> C. Durand-Coquard : <i>Avant la guerre de 1939 à Noisy-le-Grand.</i> B. Jouët : <i>À la découverte d'un budget communal de l'entre-deux-guerres (1)</i> C. Coquard : <i>En 1785, un mariage entre la finance, la magistrature et la diplomatie.</i> |
| Bulletin n° 2 Mars 2013 <i>Bulletin spécial école</i> | C. Jouët : <i>De la salle d'asile à l'école maternelle.</i> C. Durand-Coquard : <i>L'école à Noisy-le-Grand avant 1880 : repères.</i> C. Coquard : <i>Le groupe scolaire "du Centre" : 38 années de projets (1870-1908).</i> M. Cornec et B. Jouët : <i>Création de l'école du Richardet (1925-1937).</i> H. Teissède : <i>Le groupe scolaire de La Varenne (1929-1970) : une longue aventure ...</i> |
| Bulletin n° 3 Septembre 2013 | F. Baffet : <i>Les limites territoriales de Noisy entre 1789 et 1958 : quelques histoires courtes.</i> J. Brouant : <i>Enseignement mutuel à Noisy-le-Grand.</i> C. Coquard : <i>Une affaire au Bois Saint-Martin... en 1822.</i> B. Jouët : <i>À la découverte d'un budget communal de l'entre-deux-guerres (2).</i> |
| Bulletin n° 4 Mars 2014 | F. Baffet : <i>Un domaine noiséen au 18^e siècle : « l'ancêtre » de l'Ensemble Scolaire Cabrini.</i> M. Jouhanneau : <i>La rue de la République ne s'est pas toujours appelée ainsi...</i> C. Coquard : <i>Le centenaire d'une catastrophe aérienne à Noisy-le-Grand : 17 avril 1913.</i> C. Durand-Coquard et C. Coquard : <i>Dictionnaire historique des voies de Noisy-le-Grand.</i> |
| Bulletin n° 5 Septembre 2014 <i>Bulletin spécial 1^e guerre mondiale</i> | C. Durand-Coquard : <i>Vie quotidienne à Noisy pendant la 1^e guerre</i> G. Coquillard : <i>Quand mon grand-père, artisan à Noisy, participe à la guerre et en revient</i> A. Bourguignat : <i>Georges DUBOIS, un noiséen mort pour la France.</i> C. Coquard : <i>Deux innovations rurales sur le territoire de la commune</i> C. Bourguignat : <i>Le monument aux morts de Noisy</i> M.-R. Deranger : <i>Rues et voies portant un nom lié à la 1^e guerre</i> |
| Bulletin n° 6 Mai 2015 | M. Jouhanneau : <i>Le tramway à Noisy-le-Grand : l'installation 1890-1904.</i> C. Bourguignat : <i>Métiers anciens, métiers disparus des Noiséens.</i> C. Durand-Coquard : <i>Qui sont les habitants de la Grande Rue en 1936 ?</i> A. Bourguignat : <i>Noisy-le-Grand, du village agricole à la cité moderne 1890-1960.</i> C. Bourguignat : <i>L'agriculture et la guerre de 1914-1918 à Noisy-le-Grand</i> C. Coquard : <i>Des artisans de Noisy au début du XX^e siècle : la dynastie Pascal</i> |
| Bulletin n° 7 Septembre 2015 | F. Baffet : <i>Un domaine noiséen au XIX^e siècle : la « grande maison »</i> C. Coquard : <i>L.-A. Leroy de Saint Arnaud, conseiller municipal de Noisy- (1860-1872)</i> C. Durand-Coquard : <i>Noisy-le-Grand il y a 50 ans : souvenirs d'une Noiséenne.</i> H. Teissède : <i>L'église de Noisy-le-Grand de 1920 à 1960.</i> A. Baffet et A. Dittgen : <i>Petite histoire des églises « filles » de Saint Sulpice.</i> |
| Bulletin n° 8 Mars 2016 | A. Dittgen : <i>Noisy en 1936 : une première ville nouvelle</i> C. Durand-Coquard : <i>Une enquête de la Kommandantur de Versailles à Noisy en 1940.</i> A. Bourguignat : <i>Jean Vaquier, un médecin dans son siècle (1888 - 1951)</i> |
| Bulletin n° 9 Septembre 2016 | Claudine Durand-Coquard : <i>Les pompiers à Noisy-le-Grand (1839-1967).</i> Claude Coquard : <i>Démocratie communale et conflits politiques à Noisy (1884-1904).</i> Michel Jouhanneau : <i>Le tramway à Noisy-le-Grand : les chemins de fer nogentais (1901-1920).</i> |
| Bulletin n° 10 Mars 2017 | Alain Bourguignat : <i>La prise en charge de la tuberculose à Noisy à l'aube du XX^e siècle.</i> Alfred Dittgen : <i>La Grenouillère : une grande ferme disparue.</i> Michel Jouhanneau : <i>Le tramway à Noisy-le-Grand : la S.T.C.R.P. (1921-1934).</i> |

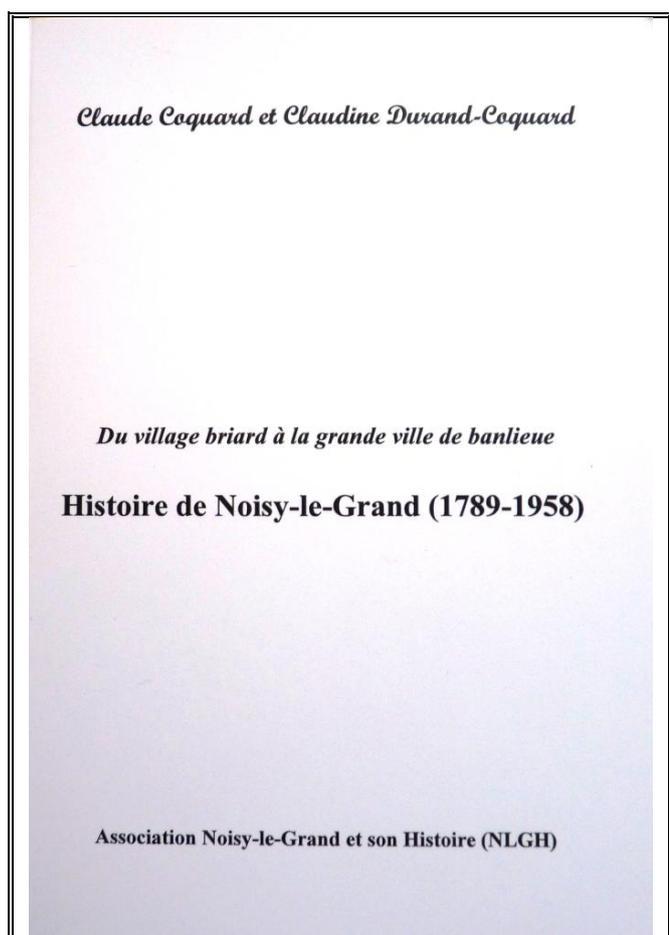
Une approche nouvelle de l'histoire moderne de Noisy-le-Grand

Près de cent ans après l'édition du premier ouvrage sur *L'Histoire de Noisy-le-Grand* rédigé par Adrien Mentienne, l'intérêt des Noiséens était limité par l'absence d'une étude générale poursuivant dans le temps le travail entrepris. C'est le but que se sont fixé les deux auteurs, habitant la commune depuis plus d'un tiers de siècle et passionnés par leurs recherches historiques.

Ils ont suivi, en particulier grâce à un dépouillement systématique des *Registres des délibérations du conseil municipal*, le déroulement chronologique de la vie à Noisy-le-Grand sous les divers régimes qu'a connus la France depuis la Révolution française et jusqu'à l'aube de la V^e République.

Pour chacune des périodes considérées, ils ont choisi d'aborder un certain nombre de thèmes d'étude, sans prétendre à quelque exhaustivité que ce soit.

Le lecteur trouvera ainsi quelques-unes des principales étapes qui ont conduit le petit village briard de moins de 1 000 âmes jusqu'à la grande ville de banlieue de plus de 15 000 habitants à la fin de la IV^e République.



L'ouvrage est disponible, au prix de 18 €,

- à la **librairie Folies d'encre**
5 allée Lino Ventura - Noisy-le-Grand
(01 43 04 05 36)
- auprès des **membres de l'association**
- en s'adressant directement aux auteurs,
Claudine Coquard
90 rue de la Montgolfière
01 43 04 04 47