Le Bulletin de NLGH

Numéro 10 Date de parution : Mars 2017



Sommaire

Éditorial

Page 1

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 : jouhanneaum@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.

Olivier Coquard : Hommage à Claude Coquard (1932-2016).... Page 3

Alain Bourguignat : La prise en charge de la tuberculose à Noisy à l'aube du XX^e siècle.

Page 5

Alfred Dittgen : *La Grenouillère : une grande ferme noiséenne disparue.*

Page 41

Michel Jouhanneau : *Le tramway à Noisy-le-Grand : la S.T.C.R.P.* (1921-1934).

Page 51

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

NLGH Bulletin n° 10 – mars 2017

Éditorial Bulletin n° 10

Ce bulletin est dédié à Claude Coquard qui nous a quittés voici quelques mois, finalement vaincu par la maladie contre laquelle il se battait depuis longtemps.

Claude a été, avec sa femme Claudine, le président-fondateur de notre association d'histoire locale. Il était notre caution historique et il était légitime dans ce rôle : ancien professeur agrégé de lettres et histoire, Claude avait, avec sa femme Claudine, titulaire d'une Maîtrise de philosophie, soutenu une thèse d'histoire sur les sociétés rurales à la fin du XVIII^e siècle à partir des *Minutes de la justice de paix de deux cantons de l'Allier*.

Le dépouillement systématique, durant 3 années, des *Registres des délibérations du Conseil Municipal de Noisy-le-Grand* a permis à Claude et Claudine d'écrire leur ouvrage *Du village briard à la grande ville de banlieue - Histoire de Noisy-le-Grand (1789-1958)*; la rédaction de cet ouvrage ne représentant qu'un de leurs multiples engagements associatifs à Noisy-le-Grand.

Claude était un modèle pour nombre d'entre nous. Il était toujours prêt à partager ses connaissances encyclopédiques et à mettre à la disposition de chacun le fruit de ses recherches. Il nous a souvent guidés dans nos propres explorations et a su nous faire toucher du doigt tout l'intérêt de l'histoire locale de Noisy-le-Grand. Qu'il soit remercié de toute la gentillesse, la patience et la disponibilité dont il a fait preuve!

Nous avons repris le flambeau qu'il nous a tendu et nous essayerons de maintenir actif l'intérêt de nos adhérents et de nos lecteurs pour l'histoire de Noisy.

Le premier article de notre bulletin est une reproduction d'un texte d'Olivier, le fils de Claude Coquard, intitulé « Mon père fut historien » paru dans les Annales de la Révolution Française – 2016/4 n° 386 – Octobre-Décembre 2016, et qui nous présente succinctement l'œuvre de Claude.

Puis, ce numéro aborde des thèmes aussi variés que la médecine, l'agriculture et les transports. Le deuxième article porte sur la prise en charge de la tuberculose à Noisy, à l'aube du XX^e siècle. L'auteur nous présente le fonctionnement du Sanatorium de Noisy, faisant partie de l'œuvre d'Ormesson, puis celui de l'Orphelinat des Enfants Italiens et enfin l'activité de la maison gérée par l'Action Orthodoxe de l'avenue Chilpéric, devenue avenue du Général de Gaulle.

Le troisième texte nous présente l'histoire de la ferme de *La Grenouillère*. Cette exploitation agricole fortifiée était la deuxième à Noisy après la ferme des moines de Saint-Martin. L'auteur évoque également les raisons probables de sa disparition à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles puis sa « renaissance » en centre-ville et les équivoques qui en résultent.

La quatrième communication nous expose l'histoire de la ligne 120 du Tramway de Noisy-le-Grand, durant la période 1921-1934, depuis la création de la S.T.C.R.P. jusqu'au remplacement des tramways par des autobus.

Nous espérons, amis lecteurs, que ces travaux vous permettront de faire revivre une partie de l'histoire de notre commune et que vous n'hésiterez pas à faire part à leurs auteurs de vos remarques et de vos suggestions mais aussi d'informations complémentaires dont vous pourriez disposer sur ces sujets historiques.

Nous tenons à remercier tous ceux, amateurs d'histoire, associations diverses et municipalité, qui nous apportent un précieux concours moral et matériel dans la poursuite semestrielle de ce Bulletin.

Michel Jouhanneau

CLAUDE COQUARD (1932-2016)¹

Mon père fut historien...

Mon père fut un historien. Un historien du droit, un historien de la politique, un historien de la culture et des mentalités. Ses travaux ont porté sur la Révolution française, sur le XIXe et le XXe siècles; ils ont porté sur le Massif Central et sur la banlieue parisienne. Il était un historien de la source, de la première main et jusqu'au début de l'été 2016, il est allé aux archives parce que c'est là qu'il construisait son histoire. Papa était passionné par les nouvelles technologies : le recours aux outils informatiques pour le traitement des sources judiciaires est l'une des pistes qu'il a ouvertes. Il a mis à disposition de chacun le fruit de son travail sur le réseau mondial. Cet historien s'était engagé avec énergie dans les instances qui font vivre notre discipline : son rôle a été décisif à la Société des études robespierristes qu'il a contribué à sauver de la faillite en tant que trésorier. Il a ensuite créé une très active société d'histoire de Noisy-le-Grand, son dernier territoire de recherches, et il travaillait à la création d'un musée consacré à cette importante municipalité de Seine-Saint-Denis.

Historien, donc, et somme toute en apparence classique, sinon banal. Après tout, le profil du professeur jeune retraité qui s'engage dans une recherche érudite et des associations savantes n'est pas particulièrement original. Pourtant, le simple fait que plusieurs contributions rappellent dans cette illustre revue qui fut mon père indique autre chose que ce classicisme de bon aloi. En premier lieu, le fait que tout ce dont nous pouvons faire la liste en matière de travaux scientifiques et associatifs, il l'a réalisé en pleine harmonie avec son épouse, Claudine, ma maman. Cette constante fusion de leurs intelligences permet seule de comprendre la continuité de leur action et son ampleur aussi. Ils ont cosoutenu leur thèse, co-écrit leurs livres et une partie de leurs articles, ils ont co-fondé au moins trois associations locales. Je ne les ai jamais connus qu'unis dans tous leurs combats et dans tous leurs espoirs aussi. En deuxième lieu, à la différence d'une partie des jeunes retraités découvrant la recherche, papa et maman ont choisi de la rendre officielle ; de l'institutionnaliser et d'obtenir la reconnaissance universitaire. Ils ont donc soutenu un DEA avant d'entamer leur thèse ; François Hincker, Michel Vovelle les ont d'abord accompagnés, puis Jean Bart. Ils ont bientôt battu les colloques et multiplié les communications et articles, avec un atout majeur dans le monde universitaire : ces deux jeunes retraités ne pouvaient être soupçonnés de vouloir briguer un poste. Cette parfaite indépendance a contribué à rendre évident aux yeux des historiens universitaires l'intérêt de leur travail. En troisième lieu, papa a toujours assumé l'histoire comme un combat politique. Il a milité pendant plus de trente ans au Parti Communiste Français; après avoir quitté le parti, il n'a jamais brûlé ce qu'il avait adoré. Son combat a continué en faveur des démunis, en faveur de ceux que la société broie. Il a manifesté, pétitionné, écrit; il a donné son temps, son savoir pour que des centaines d'hommes et de femmes venus trouver en France l'espoir y trouvent effectivement l'espoir par le partage des mots. L'histoire ne pouvait être pour lui que celle des pauvres, des miséreux, des paysans, des petites gens qui font l'étoffe d'une nation. La découverte des archives judiciaires d'Ébreuil et Bellenave a été pour lui une vraie révélation : il était possible d'entrer, par ce biais, dans une partie de la réalité probable de ce peuple si souvent oublié. Le faire revivre scientifiquement – avec la caution universitaire, donc – était la condition nécessaire pour participer, en bon historien marxiste, à la transformation du monde.

Papa est donc arrivé à l'histoire par le combat politique. Papa, né en 1932, fait partie de cette génération d'enfants qui a connu la faim à Paris sous l'Occupation. Le rôle des communistes dans la

¹ ANNALES HISTORIQUES DE LA RÉVOLUTION FRANÇAISE - 2016 - N° 4

Libération a été décisif dans son engagement au Parti. Après une hypokhâgne à Henri IV (Claude Mazauric était l'un de ses camarades de classe), il a passé le concours de Professeur de l'Enseignement Technique en lettres-histoire. Il a donc commencé par enseigner l'histoire aux fils du peuple. Il est ensuite devenu Inspecteur de l'Enseignement Technique, puis Professeur à l'École Normale Nationale d'Apprentissage de Saint-Denis ; quand celle-ci a été fusionnée dans l'IUFM, il y a été reclassé comme agrégé de lettres classiques. Je pense qu'il est l'un des seuls agrégés à n'avoir jamais eu sa licence. Il était passionné tout comme maman par la pédagogie et l'enseignement. Nombreux sont ses anciens élèves qui sont restés en contact avec lui. Il m'a transmis cette passion et mes parents m'ont appris au début de ma propre carrière comment on pouvait gérer une classe, construire un cours ou répondre aux improbables situations de désarroi social auxquelles tout professeur est confronté.

Il était presque naturel qu'il s'intéressât, comme professeur d'histoire et de lettres, puis comme inspecteur puis formateur en lettres-histoire, à tous les mouvements révolutionnaires et en particulier à la Révolution française. Il s'y était toujours intéressé : dans notre bibliothèque, figuraient en bonne place *L'Histoire socialiste de Jaurès* (dans la belle édition du Livre Club Diderot, rouge et bleue !), le *Robespierre* et le *Marat* de Jean Massin dans la collection « Les précurseurs », les textes choisis des mêmes dans la collection « Les classiques du peuple » ...

Sa gourmandise d'histoire était universelle, certes – il a même fait des conférences sur la Crète minoenne ou la Scandinavie médiévale – mais il avait, pour la Révolution, une affection particulière qui accompagnait ses engagements politiques. Même en matière de critique littéraire, les approches historiques et sociales ont toujours retenu son attention plus que les approches linguistiques et stylistiques. Ces dernières n'étaient selon lui que des outils. L'histoire est toujours restée un élément fondamental de sa compréhension de la beauté littéraire. Il adorait, évidemment, Diderot, Balzac, Dumas, Stendhal, Vallès, Apollinaire et Aragon : des écrivains dont l'œuvre et parfois la vie racontaient des combats qu'il aimait. L'intérêt intellectuel et politique autant que la nécessité professionnelle ont donc continûment alimenté la soif d'histoire de papa.

Mon père m'a donné le goût du combat, des lettres, de l'histoire, de l'enseignement. Il a évidemment très largement contribué à la réussite relative de mon parcours universitaire et professionnel (point besoin d'être Bourdieu ou Freud pour mesurer à quel point je lui suis redevable) : il a fait son boulot de papa, magnifiquement. Je suis très heureux de l'avoir accompagné dans les premiers moments de son parcours universitaire, lui rendant ainsi, d'une certaine façon, une petite parcelle de tout ce qu'il m'a apporté. Jusqu'aux tout derniers jours, il est resté combatif, rigoureux, lucide et surtout, très profondément, aimant. Jusqu'aux derniers jours de sa vie, nous avons discuté passionnément révolution, histoire, littérature – et aussi musique, vins et amour, mais ceci s'éloigne du périmètre d'intérêt des *Annales historiques de la Révolution française...*

Olivier COQUARD

LA PRISE EN CHARGE DE LA TUBERCULOSE À L'AUBE DU XX^e SIÈCLE LE RÔLE DE NOISY-LE-GRAND

Histoire de la maladie tuberculeuse^{1;2}

À la fin du XIX^e siècle, la tuberculose n'est pas une maladie nouvelle.

En 1907, les archéologues découvrent dans la région d'Heidelberg, en Allemagne, un squelette daté du néolithique et sur lequel a pu être évoqué le diagnostic de tuberculose osseuse sur une lésion costale.



Lésion tuberculeuse costale, époque néolithique (Nicklisch N., American Journal of Physical Anthropology 149, 2012, 391)

En effet, il semble évident que, lors de recherches archéologiques, ce sont les atteintes osseuses de la maladie qui sont observées, soit sur des éléments de squelette, soit sur des représentations gravées,



Lésion tuberculeuse vertébrale, Haute Egypte (Zink A. FMES Microbiology letters, 213, 2002, 141)

¹ Huchon Gérard, Tuberculose, Sciences en Marche, 1994, ESTEM Editions

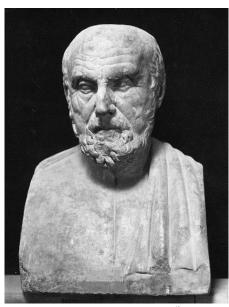
² Pradalié Yves, Histoire du traitement de la tuberculose au XX^e siècle. Thèse pour le doctorat en médecine, Université Henri Poincarré I, Faculté de médecine de Nancy, 2000

sculptées ou peintes et qui montrent des déformations corporelles comme les gibbosités. On trouve, ainsi, des traces de la maladie en Égypte pharaonique, en Chine, en Inde antique.

En Égypte des preuves d'atteinte tuberculeuse ont été tirées des œuvres d'artistes mais aussi de l'étude des momies soit par examen direct des os soit par examen radiologique ou scanographique. Les techniques modernes de biologie moléculaire permettent même d'identifier l'ADN de *Mycobacterium tuberculosis*, agent de la maladie, sur des prélèvements effectués sur des momies. On peut visiter, dans ce pays, le premier sanatorium.

Plus tard, en Grèce, Hippocrate (460-377 avant JC) invente une médecine basée sur l'observation et surtout sur l'absence d'interprétation divine des maux.

Il décrit les signes cliniques de la tuberculose avec précision et tente d'expliquer la maladie par la théorie miasmique, selon laquelle l'air transmet des souillures (miasmes) responsables de la contagion. Mais, contradictoirement, il pense que la transmission de la maladie est aussi héréditaire : « un phtisique naît d'un phtisique ».



Buste d'Hippocrate Encyclopédie Larousse



Magni hippocratis medicorum (https;// www.abebooks.com)

À l'époque romaine : Claude Galien (vers 130 après JC-vers 201 après JC) reprend les écrits d'Hippocrate et introduit la notion de terrain prédisposant au développement de la phtisie.

Au Moyen-âge, les médecins occidentaux, plus tournés, eux, vers une interprétation divine des maux ne font guère évoluer les connaissances pas plus que leurs confrères arabes ou perses malgré les efforts d'Avicenne et leurs tentatives de transmission des écrits d'Hippocrate.

L'avancée conceptuelle arrive avec Girolamo Fracastoro (1478-1553). Natif de Vérone, il est étudiant à Padoue où il a, comme condisciple, Copernic. Il reconnaît dans la tuberculose une maladie infectieuse due à un micro-organisme imperceptible à nos sens et nommé « virus » ou « seminaria (grains) » et dont la transmission est interhumaine.

Cette révolution (car c'en est une) n'est pas suivie d'effet sur le plan médical mais en 1699 à Lucques (Italie) les phtisiques doivent être déclarés et en 1737 ils doivent être regroupés dans un local spécial qui leur interdit l'hôpital.



Girolamo Frascastoro - Banque d'images - BIU Santé Paris Descartes - CIPB 2046

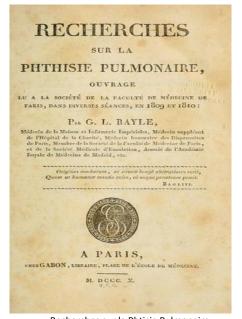


Hieronymi Frascastorii - De morbis contagiosis - Copyright ©University of Sydney Library 2016 - Contact: Rare Books

Mais ce n'est qu'au XVIII^e et XIX^e siècle que progresse, véritablement, la connaissance de la maladie. D'abord avec Gaspard Laurent Bayle (1774-1816) qui décrit les aspects anatomiques de la phtisie tuberculeuse avec le tubercule (nodule) et le caséum et qui en fait une maladie à localisations multiples.



Gaspard Laurent Bayle - Portraits de médecins Archives Générales de Médecine Tome VI Paris 1834



Recherches sur la Phtisie Pulmonaire GABON, libraires, place de l'École de Médecine 1810

Puis viennent les progrès apportés à l'examen clinique par Léopold Auenbrugger (1722-1809) qui décrit la percussion du thorax et René Théophile Laënnec (1781-1826) qui invente l'auscultation. Il établit que la maladie peut atteindre divers organes : le poumon, les ganglions du cou (écrouelles ou scrofules), le squelette comme l'avait déjà montré Percival Pott (1713-1788).

Quant à Heinrich Quincke (1842-1922), il introduit la ponction lombaire qui lui permet de reconnaître la méningite tuberculeuse.



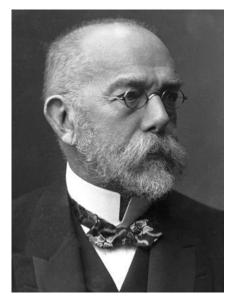
René Théophile Laennec Banque d'images BIU Santé Paris Descartes CIPB 2083



Stéthoscope de Laennec Alex Peck Medical Antiques a.peck@mcshi.com

Un autre progrès majeur est apporté par Jean Antoine Villemin (1827-1892). Médecin militaire, il démontre l'unité et la contagiosité de la maladie en inoculant à des lapins les produits pathologiques de différentes formes de tuberculose.

Mais la découverte fondamentale et décisive reste cependant l'identification, en 1882, du bacille responsable de la maladie par Robert Koch (1843-1910). Découverte qui lui vaut le prix Nobel. En outre il isole dans le bouillon de culture du bacille un produit qu'il appelle la tuberculine. Cet extrait provoque, lorsqu'on l'introduit par voie intradermique (par scarification ou injection), une réaction allergique orientant vers le diagnostic.



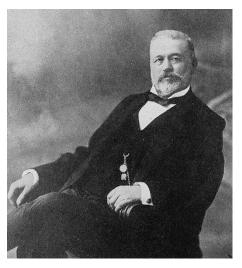


Robert Koch et l'article décrivant le bacille extrait de : 125 years after Robert Koch's discovery of the tubercle bacillus Migliori G. European Respiratory Journal 29, 2007, 423

Sur le plan diagnostique, un cap est franchi avec la découverte des rayons X, en 1895, par Wilhem Röntgen (1845-1923) qui permet la réalisation de radiographies ; Carlo Forlanini (1847-1918) réalise les premiers clichés pulmonaires dès 1896 en Italie.



Wilhem Röntgen Encyclopedia Britannica (26/12/2011 Update)



Carlo Forlanini http://eu.wikipedia.org

En ce début de XX^e siècle, une perspective s'ouvre enfin sur une avancée thérapeutique sous la forme de la vaccination antituberculeuse.

Albert Calmette (1863-1933) et Camille Guérin (1872-1961) isolent une souche atténuée du bacille d'origine bovine pour réaliser, avec succès, un premier essai de vaccination en juillet 1921.



Camille Guérin et Albert Calmette CHRU de Lille Musée régional hospitalier Mémoire humaine

L'état des lieux et le traitement de la tuberculose à la fin du XIX^e siècle

À la fin du XIX^e siècle, moment où s'ouvre la colonie agricole puis le sanatorium de Noisy-le-Grand, l'épidémie de tuberculose est préoccupante et son traitement aléatoire.

La tuberculose est de loin la première cause de décès par maladie infectieuse³.

Mortalité tuberculeuse.

Les maladies les plus répandues en France et qui causent la plus forte mortalité, sont : la tuberculose, environ 150,000 décès par an; la pneumonie, environ 20,000 décès par an; la bronchite, environ 16,000 décès par an.

Ces maladies déterminent :

La tuberculose.		I	décès sur	5,0
La pneumonie.		I		10,9
La bronchite .		1	_	13,7
La diphtérie	1	1	<u> </u>	37,5
7 7 7		1		44,5
La rougeole		1		96,2
La variole		I		96,2
La coqueluche.		i		143.0

Place de la tuberculose parmi les maladies infectieuses (Annales de l'œuvre des Enfants Tuberculeux, année 1896, Bibliothèque Sainte Geneviève)

ANNÉE 1894

VILLES	NOMBRE D'HABITANTS.	NOMBRE DES DECÈS en général	NOMBRE DES DÉCÈS par phtisie				
			-				
Paris		51.603	10.084				
Bordeaux	. 252.102	5.379	644				
Le Hâvre		3.478	582				
Lille	. 200.325	4.309	565				
Lyon	431.051	9.020	1.448				
Marseille		11.633	888				
Nancy		1.911	293				
Nantes		2.976	370				
Nice		1.923	152				
Reims		2.734	324				
Roubaix	115.390	2.411	343				
Rouen	111.847	3.502	504				
Saint-Etienne	133.240	3.024	313				
Toulouse		3.780 2.270	252 138				
Alger		13.674	1.552				
GlasgowLondres		77.039	7.543				
Manchester		10.368	1.026				
Berlin		31.046	3.810				
Hambourg		12.024	1.277				
Budapesth		13.551	2.175				
Vienne		34.949	6.661				
Naples		4.741	1.130				
Moscou	753.469	25.751	3.232				
Saint-Pétersbourg	954.400	27.205	4.228				
Varsovie	500.931	12.529	1.289				
Chicago	1.600.000	23.892	2.155				
New-York	1.925.569	39.734	4.645				
Philadelphie	1.115.562	23.051	2.645				

Extrait de « Les Sanatoria » par Sigard Adolphus Knopf Thèse pour le doctorat en médecine de la faculté de Paris - Soutenue le 20 juin 1895

580.371

14.666

Buenos-Ayres

³ Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1896, Bibliothèque Sainte Geneviève Paris 8AE SUP 561.

Les statistiques des grandes villes dans le monde montrent des chiffres de mortalité par tuberculose particulièrement alarmants⁴ ; ainsi à Paris pour l'année 1894, sur une population de 2 424 700 habitants où l'on déplore 51 600 décès, 10 000 le sont par la tuberculose (soit 19,5%).

Les chiffres pour la ville de Lyon ne sont guère meilleurs (16% des décès).

Les chiffres de la ville de Londres apparaissent plus satisfaisants (9,8% des décès) et s'expliquent par l'ouverture d'établissements spécialisés dans le traitement de la tuberculose depuis les années 1870 et par une organisation optimale des services d'hygiène générale en Angleterre.

Il existe clairement un lien entre la maladie et les conditions de vie des patients, la pauvreté (habitat, statut social, profession).

Deux exemples de cette assertion peuvent être donnés :

Les statistiques de mortalité par arrondissement de Paris en 1895⁵ : on y observe une différence significative entre les arrondissements dit bourgeois et les arrondissements populaires.

	Mortalité par tubero	culose par arro	ndissement		
Arrondissement	Quartier	Population	Mortalité/10000h	Moyenne	
VIII	Champs Elysées	109110	14		
IX	Opéra	119985	22	20	
XVI	Passy	101577	24		
I	Louvre	66133	28		
VI	Luxembourg	100804	32		
VII	Palais Bourbon	97830	32		
XVII	Batignolles	182075	34	35	
II	Bourse	67167	36		
Х	Saint Laurent	150768	39		
III	Temple	87617	41		
XIII	Gobelins	114711	50		
V	Panthéon	116113	51		
IV	Hôtel de Ville	97674	52	52	
XII	Reuilly	97832	53		
XV	Vaugirard	133288	54		
XI	Popincourt	222009	56		
XVIII	Montmartre	225005	58		
XIV	Observatoire	112126	65	63	
XX	Ménilmontant	151796	68		
XIX	Buttes Chaumont	134128	69		

Tableau I

Mortalité par tuberculose dans les différents arrondissements de Paris en 1895

(tableau réalisé à partir d'une note d'information du Dr Léon-Petit reprenant les données de l'Annuaire statistique de la préfecture de Paris pour 1895, bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux année 1898)

De même certaines professions sont particulièrement exposées, surtout lorsque s'y associe le facteur alcoolisme comme le montre le tableau suivant⁶:

⁴ Knopf Sigard Adolphus, les Sanatoria traitement et prophylaxie de la phtisie pulmonaire. Thèse pour le doctorat en médecine, faculté de médecine de Paris, 1895, Carré Editeur Digitizing sponsor Open Knowledge Commons and Harvard Medical School Book contributor Francis A. Countway Library of Medicine.

⁵ Léon-Petit Ernest. Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1900, Bibliothèque Sainte Geneviève, Paris, 8 AE SUP 561.

⁶ Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1895, Bibliothèque Sainte Geneviève, Paris, 8 AE SUP 561.

Garçons de cabarets.					25
Marchands ambulants	5.				230
Ouvriers des docks.		100			176
Musiciens ambulants					174
Coiffeurs					140
Brasseurs			-		148
Cabaretiers					140
Cochers					
Porteurs de charbon					
Bouchers					and the same

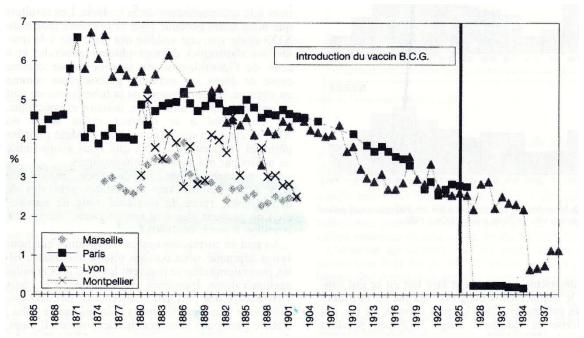
Mortalité tuberculeuse et alcool (risque relatif pour une moyenne fixée à 100) (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1995, bibliothèque Sainte Geneviève)

Comme il a été dit plus haut, à la fin du XIX^e siècle il n'existe pas de traitement efficace de la maladie. On en est toujours aux prescriptions des anciens auteurs qui associent : repos, changement d'air, exposition au soleil, suralimentation.

Les séjours en altitude ou à la mer sont conseillés par certains (Galien évoque les pentes du Vésuve, Laennec propose une atmosphère marine artificielle à l'aide de varech).

Fort heureusement, le traitement par saignées proposé par Galien est abandonné.

Il convient de noter que la simple amélioration des conditions sanitaires permet d'observer une relative amélioration du pronostic de la tuberculose dès avant les progrès enregistrés au début du XX^e siècle et l'introduction du B.C.G.⁷.



Taux de mortalité par tuberculose entre 1865 et 1939 Emprunté à Bello S., Signoli M., Dutour O., Med Mal Infect 2000 ; 30 ; 275-281

⁷ Bello Sylvia, Signoli Michel, Dutour Olivier, Med Mal Infect 2000; 30; 275-281.

C'est sur ces bases que s'élabore le concept de traitement sanatorial.

Le premier sanatorium apparaît en 1859 à Gobersdorf en Silésie, créé par Hermann Brehmer suivi par son élève Peter Dettweiller qui fonde le sanatorium de Falkenstein près de Mannheim.

Villepinte sera le premier établissement spécialisé en France, il ouvre en 1877.

L'hôpital marin de Berck⁸ est antérieur, fondé en 1861 pour recevoir des patients atteints de lésions osseuses (mal de Pott) mais il n'est pas spécialisé; on y traite d'autres pathologies touchant plus ou moins le squelette comme d'autres maladies infectieuses, le rachitisme et les pathologies liées à la malnutrition.

On dispose, également de traitements qu'on qualifie « d'invasifs » :

La collapsothérapie réalise un pneumothorax qui permet la mise au repos du poumon et facilite la cicatrisation des lésions, il a un effet bénéfique sur les hémoptysies (saignement d'origine bronchique).

La chirurgie thoracique : c'est essentiellement l'ablation localisée de zones lésées.

La chimiothérapie antituberculeuse n'apparaîtra que dans la deuxième moitié du XX^e siècle avec la streptomycine (1944), suivie des autres antibiotiques anti-tuberculeux : le rimifon en 1952 et le rifampycine en 1969.

L'immunothérapie (BCG) n'a pas d'effet curatif.

Au total dans la période étudiée le seul véritable traitement est la thérapie sanatoriale associée à la collapsothérapie et/ou à la chirurgie.

Le traitement sanatorial, dont on trouve l'expression romanesque dans la « Montagne magique » de Thomas Mann, repose sur des règles hygiéno-diététiques strictes dans un établissement fermé et codifiées dans la thèse de Sigard Adolphus Knoft en 1895⁹:

⁸ Mesureur André. L'œuvre de l'Assistance Publique à Paris contre la tuberculose (1896-1905), Congrès International de la tuberculose, Paris 1905, Berger-Levrault Editeurs, 1905, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

⁹ Knopf Sigard Adolphus, les Sanatoria traitement et prophylaxie de la phtisie pulmonaire. Thèse pour le doctorat en médecine, faculté de médecine de Paris, 1895, Carré Editeur Digitizing sponsor Open Knowledge Commons and Harvard Medical School Book contributor <u>Francis A. Countway Library of Medicine.</u>

CHAPITRE IX.

Du traitement hygiéno-diététique dans les établissements fermés.— Indications à remplir.

Le traitement de la phtisie pulmonaire dans un établissement fermé a pour but :

1° De faire vivre le malade constamment dans une atmosphère pure et saine;

2º De lui donner une demeure où les meilleures conditions hygiéniques soient autant que possible réalisées;

3º De lui faire pratiquer l'aérothérapie, soit par le repos sur une chaise longue à l'air libre, soit par des exercices respiratoires ou des promenades graduées sur des terrains inclinés;

4º D'obtenir l'endurcissement du malade par le séjour prolongé à l'air et à des températures variables, des exercices modérés et l'hydrothérapie aidée par le massage ;

5° De lui donner une nourriture saine, très abondante et préparée spécialement si son état le demande;

6° De le protéger par une hygiène spéciale contre une infection nouvelle, soit par ses propres crachats, soit par les crachats d'autres tuberculeux qui, desséchés et pulverisés, flottent en abondance dans l'atmosphère des chambres des phtisiques libres et dans les lieux publics;

7° De lui procurer la présence permanente d'un médecin ayant une expérience spéciale de la phtisio-thérapie, qui dirige le traitement hygiéno-diététique après une étude approfondie de chaque malade, et d'après la force de résistance de l'organisme individuel, et qui enfin, quand il y a lieu de donner des médicaments, peut surveiller sur place leur effet; le médecin a également pour rôle de le protéger contre les maladies intercurrentes;

8° Le huitième paragraphe de cette énumération vise l'hygiène générale, les vètements, etc. ;

9º Le neuvième point a pour but d'éloigner le malade du milieu où il a contracté sa maladie et des soucis de la vie, de le mettre dans l'impossibilité de commettre des excès quels qu'ils soient, et de remplacer autant que possible la vie de famille que le malade a été obligé de quitter par une vie agréable, en l'entourant de toute la sollicitude du médecin et du personnel, en lui procurant des distractions tranquilles;

10° Enfin, le dixième article du traitement hygiéno-diététique dans les établissements fermés a pour but de faire connaître au malade la vraie nature de sa maladie, de lui montrer combien il dépend de lui-même de ne pas l'aggraver et de guérir, et, quoique malade, combien il peut par ses propres efforts contribuer à supprimer cette terrible maladie parmi les nations civilisées.

Bases du traitement sanatorial « Les Sanatoria » par Sigard Adolphus Knopf

Prise en charge de la tuberculose en région parisienne à la fin du XIX^e siècle

L'Assistance Publique, en 1890, peut mettre à disposition environ 5500 lits pour admettre des tuberculeux ; leur répartition est la suivante selon Knoft¹⁰ :

vent être a			
-	Andral	100	
	Beaujon	100	
	Bichat	114	
	Broussais	198	
	de la Charité	374	
	Cochin	202	
	Dubois	200	
	Herold	100	
	eu	337 670	
Hopitai	Laënnec	398	
_	Lariboisière Necker	224	
	de la Pitié		
_	Saint-Antoine	550	
The state of the s	Tenon	000	
THE REAL PROPERTY.	Total		
Ajouton	is à cela	961	
Ce ani	norte le total à	5580	lits, dont 1/3 est occupe
	berculeux.	0000	,
Too ford	wanta ahangamanta	d'hAn	ital que font les phtisique

Lits des hôpitaux généraux pouvant recevoir des tuberculeux (1890)

¹⁰ Id. note 9

En fait, 1/3 de ces lits sont occupés pour cette pathologie et, surtout, sans conditions réelles d'isolement.

C'est le sens de la note que la direction de l'Assistance Publique, violemment attaquée, publie lors du congrès de Paris sur la tuberculose en 1905.

On y lit ce constat du Dr Plique¹¹: « il est établi que l'air de l'hôpital, que ce milieu spécial et anormal, non seulement est dangereux par les germes nocifs auxquels chacun y est exposé, mais encore agit sur l'organisme entier par une dépression générale : on y mange vite et mal, le sommeil n'y est pas réparateur ».

Le tout conduisant deux conseillers municipaux de Paris, en mars 1896, à proposer « la mise à l'étude de moyens propres à empêcher la contagion dans les hôpitaux ».

C'est ainsi que M. Peyron¹², directeur de l'Assistance Publique, réunit, pour la première fois le 27 avril 1896, la Grande Commission de la Tuberculose qui entérine que l'isolement des tuberculeux est indispensable et qu'il convient de créer des services spécialisés.

En 1905, deux services remplissent les conditions d'isolement indispensables : les services Letulle à Boucicault et Barthe à Necker.

Les hôpitaux Hérold et Lariboisière sont en réaménagement, celui de Brévannes en construction.

Au total : au début du XX^e siècle les malades sont très souvent pris en charge dans des établissements spécialisés privés (mercantiles ou charitables).

L'œuvre des Enfants Tuberculeux ou œuvre d'Ormesson et de Villiers

Le traitement de la tuberculose à Noisy-le-Grand s'inscrit dans le cadre des activités d'une association : l'œuvre des Enfants Tuberculeux ou œuvre d'Ormesson et de Villiers.

Hormis le cas de Berck-Plage, évoqué un peu plus haut, le premier sanatorium français est créé dans notre département, à Villepinte, sous l'égide de l'œuvre de Villepinte¹³.

Tout commence par l'ouverture de deux pavillons de 15 lits à Livry en 1877 et 1879.

L'ensemble est transféré en 1881 au « Château Rouge » à Villepinte avec 50 lits. Malgré un activisme méritoire de l'œuvre, en 1888 n'existait pour la région que l'établissement de Villepinte avec 150 lits pour les enfants, les jeunes filles et les femmes.

C'est à cette période que trois médecins cofondateurs de l'hôpital de Villepinte décident de la création d'un établissement pour les jeunes garçons : le docteur Gouel, médecin chef de Villepinte, le docteur Blache de l'Institut, le docteur Léon-Petit de Villeneuve-Saint Georges.

L'hôpital d'Ormesson

Grâce à un don de 20 000 F du Général-Marquis d'Ormesson, un terrain de 25 000 m² est acheté et aménagé à proximité du château pour accueillir une douzaine de patients.

Les premières infirmières sont des religieuses de la congrégation de Sainte-Anne de Feugarolles (diocèse d'Agen) sous la conduite de Jeanne Faurestié qui sera connue sous le nom de sœur Candide. Le premier patient est reçu à Ormesson le 28 décembre 1888.

¹¹ Plicque Albert, L'œuvre de l'Assistance Publique à Paris contre la tuberculose (1896-1905) Congrès International de la tuberculose, Paris 1905, Berger-Levrault Editeurs, 1905, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

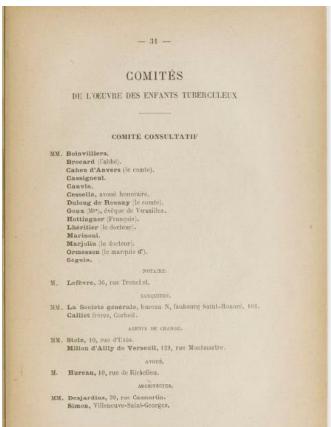
¹² Peyron Louis, L'œuvre de l'Assistance Publique à Paris contre la tuberculose (1896-1905) Congrès International de la tuberculose, Paris 1905, Berger-Levrault Editeurs, 1905, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

¹³ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

L'œuvre est créée en 1888, les premiers statuts sont établis le 10 avril 1889 et approuvés par le Préfet de police le 27 avril 1889¹⁴.

L'Association est gérée par 3 instances¹⁵:

Le Comité Consultatif constitué de 18 membres :



Comité Consultatifs

On y retrouve des membres de la haute société de l'époque qui sont des donateurs, des représentants du clergé et un banquier en l'occurrence la Société Générale.

Le comité médical et le comité des dames patronnesses.

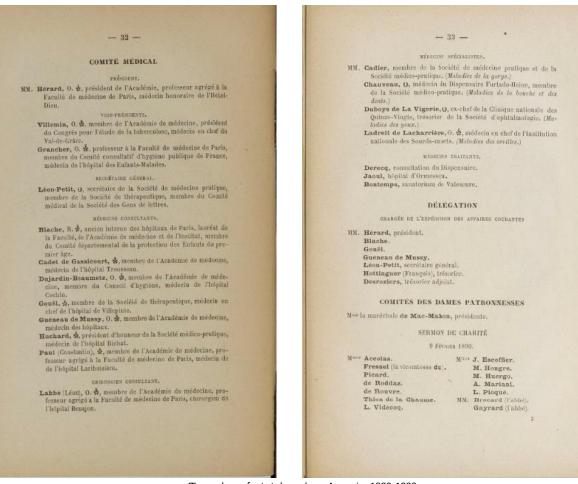
Le comité médical est présidé par Hippolyte Hérard, professeur agrégé de la Faculté de Médecine de Paris mais qui n'est plus, à cette époque, que médecin honoraire de l'Hôtel-Dieu et président de l'Académie de Médecine.

Il est secondé par Jean Antoine Villemin, médecin chef du Val de Grâce, membre de l'Académie de Médecine, président du congrès sur la tuberculose et Jacques Joseph Grancher, professeur, membre de l'Académie de Médecine, médecin de l'hôpital des enfants malades.

S'y associent Ernest Léon-Petit (déjà cité), Secrétaire Général de l'œuvre et douze consultants de haut niveau.

¹⁴ Inauguration de l'hôpital d'Ormesson. Annales de l'œuvre des enfants tuberculeux, 1889, Bibliothèque Nationale de Françe François Mitterrand, numérisation sur Gallica 2016.

¹⁵ Annuaire 1889-1890. Annales de l'œuvre des enfants tuberculeux, Bibliothèque Nationale de France François Mitterrand, numérisation Gallica 2016.



Œuvre des enfants tuberculeux, Annuaire 1889-1890 A.Hennuyer Typographe, Paris 1891 Document Numérisé ; Bibliothèque Nationale de France François Mitterrand (Gallica)

L'hôpital d'Ormesson est sous la responsabilité du docteur Emile Jaoul, qui a soutenu sa thèse en 1871 et est médecin généraliste à Sucy-en-Brie ; la directrice en est Sœur Candide.

L'œuvre présente donc toutes les garanties scientifiques pour prendre en charge des patients atteints de tuberculose.

Le comité des dames patronnesses est présidé par la maréchale de Mac Mahon ce qui est une garantie politique et financière.

Le siège de l'association est situé à Paris au 35 de la rue de Miromesnil où sera également installé un dispensaire le 1^{er} décembre 1890.

Elle sera déclarée d'utilité publique le 18 janvier 1894 par le Président de la République Sadi Carnot, après avis favorable du Conseil d'État¹⁶.

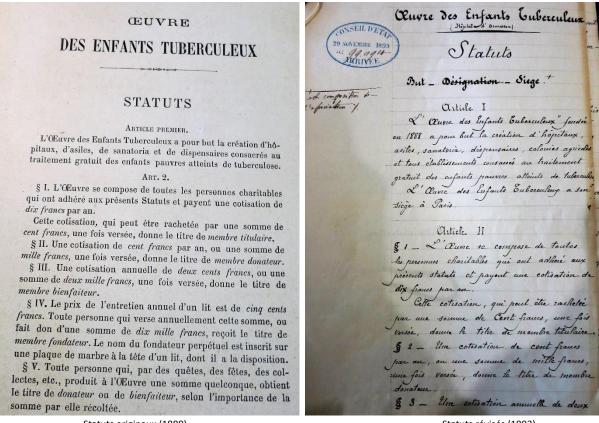
Les buts de l'association tels qu'ils sont consignés dans l'article 1 des premiers statuts¹⁷ sont : «l'œuvre des enfants tuberculeux a pour buts la création d'hôpitaux, d'asiles, de sanatoria et de dispensaires destinés au traitement gratuit des enfants pauvres atteints de tuberculose ».

Dans la version révisée des statuts présentés au Conseil d'État en 1893¹⁸, l'article 1 est un peu différent, il y est fait mention, en sus, de la création de colonies agricoles.

¹⁶ Dossier de Déclaration d'Utilité Publique auprès du Conseil d'État. Archives Nationales de France, AL/1486.

¹⁷ Annuaire 1889-1890. Annales de l'Œuvre des enfants tuberculeux, Archives Nationales de France, F/7/12926.

¹⁸ Dossier de Déclaration d'Utilité Publique auprès du Conseil d'État. Archives Nationales de France, AL/1486.



Statuts originaux (1889) Statuts révisés (1893) Extraits des statuts de l'œuvre des Enfants Tuberculeux - (Archives nationales site de Pierrefitte)

L'hôpital d'Ormesson est inauguré officiellement le 23 juin 1889 par le docteur Hérard, Président de l'œuvre, le docteur Léon-Petit Secrétaire général, en présence des membres des comités, de Monsieur Wallet, Maire de la commune et des envoyés de toute la presse avec, en tête, le Figaro, le Gaulois, le Petit Journal, l'Echo de Paris, le Temps, le Monde illustré, la Semaine médicale. Il reçoit la bénédiction de Monseigneur Goux, évêque de Versailles, le 17 juillet 1889.



Œuvre des enfants tuberculeux, Annuaire 1889-1890 A.Hennuyer Typographe, Paris 1891 Document Numérisé ; Bibliothèque Nationale de France François Mitterrand (Gallica)

Le 1^{er} mars 1890 l'hôpital s'agrandit par l'adjonction de deux pavillons provenant de l'Exposition Universelle ce qui porte à 120 le nombre de lits.

Le site d'Ormesson sera entièrement reconstruit à partir de 1895.

Le financement de l'association repose en grande partie, avec les limites que cela sous-entend, sur la charité¹⁹.

Le financement est donc assuré par :

Des cotisations conférant les titres de membre titulaire, membre donateur, membre fondateur, membre bienfaiteur.

Des parrainages de lits, des legs et des dons parfois en nature.

Des emprunts à court terme ou avec émissions d'obligations.

Les produits de placements (immobiliers ou rentes d'état).

Des subventions (Conseil Municipal de Paris, Pari Mutuel, Ministère de l'agriculture, Conseils municipaux de diverses villes).

Des produits de loteries autorisées par la chambre des députés : 1 million en 1897, 4 millions en 1899, 4 millions en 1901.

FORMULE TESTAMENTAIRE

L'Œuvre des Enfants Tuberculeux étant reconnue d'utilité publique a qualité pour recueillir les legs testamentaires, d'après la formule suivante:

Formule testamentaire - (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1898, Bibliothèque Sainte Geneviève)

DUM LIT	
TITRE DE FONDATION D'UN LIT	
Entre les Soussignés:	
M (souscripteur des obligations),	
D'une part; Et le Conseil d'administration de l'Œuvre des Enfants Tuber-	
culeux, dont le siège est à Paris, 35, rue Miromesnil,	
D'autre part,	
Il a été convenu ce qui suit :	
ARTICLE PREMIER. — L'OEuvre des Enfants Tuberculeux met	
à la disposition de M	
à l'hôpital d'Ormesson, un lit, à la tête duquel sera placée une	
plaque de marbre avec l'inscription suivante : Fondation de M.	
(Date de la fondation).	
Arr. II. — M aura le droit de faire	3
occuper ce lit par un enfant tuberculeux du sexe masculin	,
remplissant les conditions d'âge fixées par le règlement de l'Œuvre.	9
Art. III. — Dès que l'enfant sortira de l'hôpital, M	
sera avisé que le lit est vacant.	
ART. IV. — Dans le cas où le lit serait inoccupé, l'Œuvre	
se réserve d'en disposer en faveur d'un autre malade, et cela	
temporairement seulement.	
ART. V Le malade une fois entré à l'hôpital est soumis	S
à tous les règlements de l'Œuvre. — Il en est de même pou	r
les formalités administratives de l'admission.	
Art. VI. — Pour assurer l'exécution du présent contract M a souscrit à la date du	,
obligations de la Société Immobilière de	3
Hôpitaux pour Enfants Tuberculeux (Œuvre d'Ormesson).	-
Fait double à Paris,	
Le189	

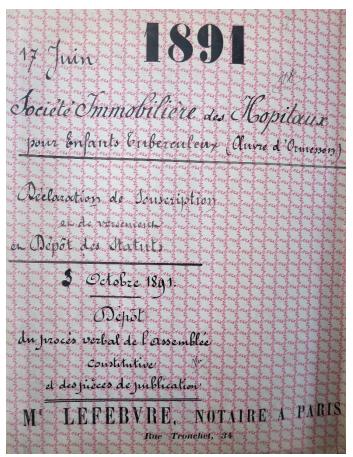
Formulaires de parrainage de lit (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1898, Bibliothèque Sainte Geneviève)

¹⁹ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

Le 1^{er} mars 1891 le dispositif est complété par la création (sous la forme d'un acte sous seing privé) de la Société Immobilière des Hôpitaux pour Enfants Tuberculeux (Œuvre d'Ormesson)²⁰.

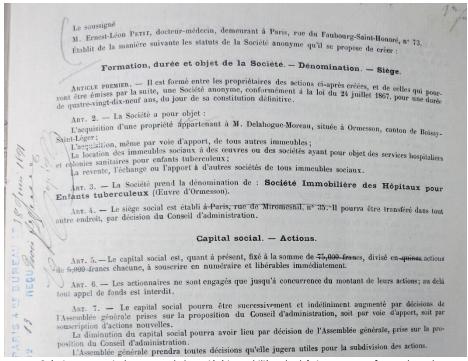
Il s'agit d'une société anonyme par actions, créée par Ernest Léon-Petit, Secrétaire général de l'œuvre et destinée à gérer le parc immobilier de l'association et surtout à asseoir sur des bases stables et légales le financement de l'association.

La société est en quelque sorte, une société philanthropique. C'est-à-dire que, théoriquement, le fonctionnement repose sur le principe de « participation désintéressée d'actionnaires peu soucieux de toucher des dividendes ».



Création et extrait des statuts de la société immobilière des hôpitaux pour enfants tuberculeux Sous seing privé en l'étude de Maître Lefebvre, notaire à Paris (Minutes notariales des études de Paris, Archives Nationales, site de Paris)

²⁰ Société Immobilière des Hôpitaux pour Enfants Tuberculeux (Œuvre d'Ormesson), Minutes notariales des études parisiennes, Archives Nationales de France, MC/ET/LI/1683.



Création et extrait des statuts de la société immobilière des hôpitaux pour enfants tuberculeux Sous seing privé en l'étude de Maître Lefebvre, notaire à Paris (Minutes notariales des études de Paris, Archives Nationales, site de Paris)



Obligation de la Société immobilière des enfants tuberculeux (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1898, Bibliothèque Sainte Geneviève)

L'hôpital reçoit, totalement gratuitement, des garçons de 3 à 16 ans atteints exclusivement de tuberculose. Après les travaux du nouvel hôpital réalisés en 1895 il peut en recevoir 150.

Les premiers résultats de la « cure d'air » et du traitement sanatorial mis en place à Ormesson, tels qu'ils apparaissent dans les rapports des docteurs Léon-Petit et Jaoul, sont jugés excellents : les

statistiques font état de 30% de guérisons et de 40% d'améliorations chez les jeunes garçons hospitalisés²¹.

L'hôpital de Villiers-sur-Marne

Le succès d'Ormesson est connu. L'importante communication faite par l'œuvre y est pour beaucoup; mais cette communication est rendue nécessaire par le mode de financement de l'association qui, en permanence, fait appel aux dons.

La rançon du succès est que les demandes d'admission sont de plus en plus nombreuses ; cette réaction est bien compréhensible tant la maladie est redoutée en cette fin du siècle. Dans les faits et pour la population, on est loin de de la « maladie romantique » décrite par les écrivains et les artistes. Même les hôpitaux de l'Assistance Publique à Paris adressent des malades à Ormesson. Dans cet afflux

de patients certains peuvent être porteurs d'autres maladies, en particulier infectieuses.

S'ajoute donc au problème du nombre de malades la nécessité absolue de les isoler.

Un généreux mécène, Georges Bonjean, vient au secours de l'association en mettant à sa disposition une propriété située à Villiers-sur-Marne, en avril 1891²².

Le 20 novembre 1891 s'ouvre l'annexe de Villiers-sur-Marne pour 10 lits qui seront portés à 40 à la suite de travaux d'agrandissement conduits entre mars et octobre 1892.

L'hôpital, dont les installations ne sont que la préfiguration de l'équipement prévu, est officiellement inauguré le 10 décembre 1893 en même temps qu'est posée la première pierre de ce qui sera le Pavillon des Enfants de France qui complétera le dispositif²³.



Pavillon des Enfants de France du nouvel hôpital de Villiers-sur-Marne (Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux année 1894, BNF François Mitterrand)

²¹ Léon-Petit Ernest, Jaoul Emile, Rapport Médical. Annales de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1891, Bibliothèque Nationale de François Mitterrand, numérisation sur Gallica 2016.

²² Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

²³ Inauguration de l'hôpital de Villiers-sur-Marne. Annales de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1894, Bibliothèque Nationale de François Mitterrand, numérisation sur Gallica 2016.

Sous la houlette du Comité Scientifique, la responsabilité médicale du nouvel hôpital est confiée au docteur François Vaquier (né à Aurillac le 5 juin 1850, décédé à Villiers-sur-Marne le 30 novembre 1926).

Après la fin des travaux du Pavillon des Enfants de France, l'hôpital de Villiers sera inauguré officiellement le 22 juillet 1896 par le président Félix Faure²⁴.

Il recevra la visite des participants au congrès mondial sur la tuberculose qui s'est tenu à Paris en 1898.

Avec l'adjonction du Pavillon des Enfants de France, l'hôpital peut recevoir 220 garçons de 3 à 16 ans. À la surprise des praticiens, au début de son fonctionnement, l'établissement obtient de moins bons résultats que la maison mère.

Pour l'année 1895, le docteur Vaquier donne les chiffres suivants²⁵ :

	Ormesson	Villiers
Guérisons	35%	14%
Améliorations	45%	46%
Décès	1,8%	18%

Il explique la situation par le fait que viennent à Villiers des enfants plus âgés, ayant séjourné plus longtemps dans un milieu délétère et arrivant dans des états cliniques plus graves. Les situations se rapprochent dans les résultats de 1897.

La colonie agricole de Noisy-le-Grand

L'œuvre, dès son origine, s'était préoccupée de deux questions :

La prise en charge des petites filles qui n'étaient pas reçues à Ormesson ou à Villiers.

Le sort des enfants guéris de retour dans leurs foyers d'origine.

L'association, comme d'autres institutions, pense régler la situation des convalescents en créant des colonies sanitaires ou agricoles permettant aux enfants de continuer de vivre dans un milieu favorable à la guérison. Dans un deuxième temps, l'équipement évoluera en hôpital pour les petites filles²⁶.

Dans la politique de l'œuvre que ce soit sur le plan médical ou sur le plan organisationnel et financier, deux personnages clé occupent la scène : le docteur Ernest Léon-Petit, secrétaire général de l'association et Jeanne Faurestié, sœur Candide.

Dès 1888, Sœur Candide est la directrice de l'hôpital d'Ormesson, elle supervise le service infirmier mais son rôle ne s'arrête pas là car elle fait partie du Comité consultatif de l'œuvre.

Il apparaît rapidement que ces deux dirigeants, dans le but de développer l'offre de soins pour les enfants tuberculeux et grâce aux fonds récoltés qui sont particulièrement importants en cette période de l'âge d'or de l'association, montrent une certaine frénésie immobilière.

C'est ainsi que le 4 novembre 1893, au moment même de la première inauguration de l'hôpital de Villiers, Sœur Candide achète, au nom de la société, l'ancien manoir de Beauvais, rue du docteur Sureau à Noisy-le-Grand, qui avait été la propriété de Mme Désirée Renaudin, tante de Joséphine Tascher de la Pagerie, avant de devenir Joséphine de Beauharnais. Le manoir, ses dépendances et le terrain étaient

²⁴ Inauguration du Pavillon des Enfants de France. Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1896, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

²⁵ VAQUIER François, Rapport Médical. Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1895-1897, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

²⁶ Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1895-1897, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

devenus la propriété de la famille Ruffin qui avait donné deux maires à Noisy-le-Grand ; c'est avec les héritiers du second, Pierre Alfred Ruffin, que la vente a été conclue²⁷.

La propriété, outre le bâti, possède un parc de 6 ha.

Sœur Candide étend le domaine en procédant à l'achat de plusieurs emprises de faible surface entre 1889 et 1901, une emprise de 2 ha dite du « Clos Curé » et enfin un terrain de 3 ha en bord de Marne nommé « l'Ile charmante ». Le tout pour un total de 12 ha environ.

C'est en 1895 que l'œuvre entreprend ses premiers essais de colonie sanitaire à Noisy-le-Grand en même temps qu'en deux autres lieux²⁸ : Trémilly en Haute-Marne et Rougemont dans le Doubs. La colonie accueille, en principe, des enfants atteints de tuberculose pulmonaire qui sont en rémission ou guéris de leur maladie.

Pendant cette phase de convalescence loin de leur milieu socio-économique d'origine considéré comme délétère et source de récidive, les enfants s'adonnent à des travaux agricoles ou de jardinage sous la surveillance du Comité Médical²⁹.

_ 250 -

La colonie agricole sanitaire ne comporte, en effet, ni installations très coûteuses, ni frais d'entretien ruineux. Elle n'est pas l'hôpital avec ses raffinements hygiéniques, indispensables au traitement des tuberculeux, qui coûtent si cher; elle doit être la ferme ou le grand jardin avec des logements économiques pouvant recevoir une quarantaine d'enfants qui y vivront de la vie des champs.

Ceux-ci, divisés en groupes, travailleront sous la conduite de moniteurs qui ne seront autres que nos anciens malades guéris : une douzaine de sujets d'élite est déjà préparée à la tâche que nous leur réservons. Un chef de culture dirige les travaux; le médecin surveille les santés. Tel est le programme appliqué à Noisy depuis cinq ans, à titre de simple expérience, mais l'expérience est pleinement concluante. Pas une rechute, pas une défaillance.

Le travail agricole dans les colonies (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1898)

Deux extraits de la phraséologie des annales de l'œuvre témoignent de ce souci et de l'intérêt de Noisy pour réaliser la mission :

- « Quand un enfant quitte l'hôpital, il importe qu'il ne soit pas, sous peine de rechute, brusquement transporté à la ville. Il serait même à désirer qu'il n'y retournat jamais car il ne peut y trouver les conditions de vie qui lui sont indispensables. Le seul milieu qui lui convienne est la campagne, la seule profession qu'il puisse exercer utilement est celle de cultivateur ».
- « Sur un domaine de 12 ha, dans un site admirable, éminemment salubre, du matin au soir les enfants se livrent sous la direction d'un maître jardinier à la culture du potager et à divers travaux agricoles. Quelques années passées dans d'excellentes conditions dans ces colonies donneront à ces jeunes garçons la force de résistance qui leur permettra, plus tard, de remplir leurs devoirs de citoyens et de soldats »

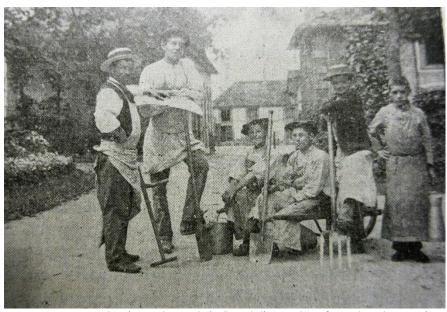
_

²⁷ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

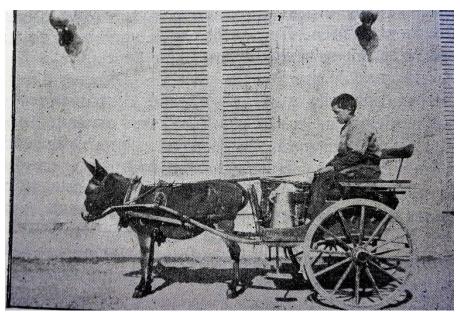
²⁸ Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1895-1897, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

²⁹ Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1898, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

Quoi que l'on pense de l'idéologie de l'œuvre, il convient de dire que, en l'absence de traitement efficace, la prise en charge sanatoriale et la soustraction à un milieu défavorable est indiscutablement bénéfique.



Les premiers colons à Noisy-le-Grand - (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux 1898)



Livraison du lait de la colonie agricole de Noisy aux hôpitaux d'Ormesson et de Villiers (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux 1898)

Afin de remplir ces objectifs, il est procédé à différents aménagements dont l'installation de serres. Une subvention du Pari Mutuel de 100 000 F est même attribuée le 9 février 1899 pour organiser la colonie sanitaire³⁰.

La colonie est placée sous la responsabilité d'un médecin qui sera³¹ :

- En 1896 et 1897, le docteur Ernest Pagnier, médecin généraliste à Noisy-le-Grand. Ernest Pagnier est né dans le Doubs le 12 septembre 1860³²; il soutient sa thèse à Paris le 18 juillet 1884³³. Il est domicilié Grand'rue depuis au moins 1891³⁴. Il reçoit les remerciements officiels de la municipalité pour son action pendant l'épidémie de diphtérie de 1893³⁵.
- En 1898 et 1899, le docteur Hector Saurain, médecin généraliste à Noisy-le-Grand. Hector Saurain est né dans l'Aisne le 21 juin 1872³⁶; il soutient sa thèse le 20 juillet 1897. Il est ancien interne des hôpitaux de Reims puis de Paris³⁷.
- En 1900 et 1901, le docteur François Vaquier, médecin traitant de l'hôpital de Villiers-sur-Marne.
- François Vaquier est né à Aurillac (Cantal) en 1850³⁸, il est bachelier ès lettres en 1869 à Toulouse et ès sciences à Paris en 1870³⁹ où il poursuit ses études de médecine pour soutenir sa thèse le 11 août 1876⁴⁰. Il est médecin de l'hôpital de Villiers-sur-Marne, depuis 1893.
- François Vaquier réside à Villiers-sur-Marne au 21 rue de la Station où il décède en 1926^{41;42}. C'est maintenant la rue Louis Lenoir où la maison existe toujours. Il est le cousin du père de Jean Vaquier, bien connu à Noisy-le-Grand et dont la présence n'est peut-être pas étrangère à cette parenté.

On sait peu de choses sur le personnel en charge du fonctionnement de la colonie. Les états nominatifs de la population de 1896 et 1901 sont assez évasifs sur les occupants du domaine⁴³.

En 1896 : aucune raison sociale n'est apparente, on y trouve un concierge et son épouse, un cocher, son épouse qui est domestique et leur famille, un jardinier.

Et, surtout six « *pensionnaires* » de sexe masculin, âgés de 13 à 19 ans et qualifiés de jardiniers ou d'aides jardiniers. Sont-ils des patients ?

En 1901, figure la raison sociale « *annexe de l'hôpital d'Ormesson* » ; on y trouve un jardinier, six domestiques qualifiés de concierge, de lingères, de jardiniers.

À côté du personnel, dix pensionnaires des deux sexes, âgés de 18 à 50 ans.

L'établissement semble bien fonctionner comme une colonie agricole. Il n'existe en particulier pas de religieuses hospitalières qui exercent, à cette époque, les tâches infirmières.

³⁰ Calendrier récapitulatif. Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1901, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

³¹ Compilation des compositions du service médical. Bulletins de l'œuvre des Enfants tuberculeux, années 1895-1906, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

³² Photocopie de l'acte de naissance. Archives Départementales du Doubs, BP 2059, 25050 Besançon Cedex.

³³ Pagnier Ernest, Essai sur l'étiologie du rhumatisme articulaire aigu. Thèse pour le doctorat en médecine, Faculté de médecine de Paris, 1884, BIU Santé Paris Descartes, 12 rue de l'école de médecine, Paris.

³⁴ Liste nominative des habitants de la commune de Noisy-le-Grand, 1891. Archives municipales, 14W1.

³⁵ Délibération du Conseil Municipal du 19 mai 1894. Archives Municipales, série 46W.

³⁶ Extrait des registres paroissiaux et d'état civil, archives numérisées, archives départementales de l'Aisne, Laon.

³⁷ Saurain Hector, complications internes de quelques dermatoses chez l'enfant. Thèse pour le doctorat en médecine, Faculté de médecine de Paris, 1897, BIU Santé Paris Descartes, 12 rue de l'école de médecine, Paris.

³⁸ Extrait des registres paroissiaux et d'état civil, archives numérisées, archives départementales du Cantal, Aurillac.

³⁹ Dossiers des étudiants classés par année d'obtention de thèse (1807-1904). Académie de Paris, faculté de médecine, Archives Nationales de France, AJ/16/6846.

⁴⁰ VAQUIER François, des abcès fétides. Thèse pour le doctorat en médecine, Faculté de médecine de Paris, 1876, BIU Santé Paris Descartes, 12 rue de l'école de médecine, Paris.

⁴¹ Liste nominative des habitants de la commune de Villiers-sur-Marne, 1896, Archives municipales.

⁴² Extrait des Registres de l'état civil de Villiers-sur-Marne, Archives Municipales.

⁴³ Liste nominative des habitants de la commune de Noisy-le-Grand, 1896 et 1901, Archives Municipales.

L'hôpital de Noisy-le-Grand

En fait devant l'augmentation des besoins en lits et la nécessité de prise en charge des petites filles, la colonie est transformée en hôpital, stricto-sensu, qui ouvre ses portes le 25 décembre 1902⁴⁴. Il ne sera jamais inauguré officiellement.

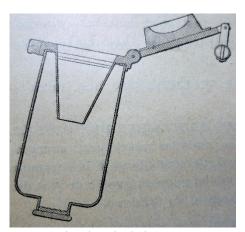
Néanmoins, il est visité:

Le 13 mai 1903 par la reine Amélie de Portugal⁴⁵.

Le 5 octobre 1905 par les participants du Congrès mondial de la tuberculose qui est organisé à Paris et dont le président est le docteur Hérard, président honoraire de l'œuvre⁴⁶.

De 1902 à 1907, date à laquelle on dispose encore des bilans de l'association publiés dans les annales de l'œuvre, l'hôpital est sous la responsabilité médicale du docteur François Vaquier qui cumule donc les fonctions de médecin traitant des établissements de Villiers et de Noisy. Il publie de nombreuses communications sur l'évolution de l'épidémie tuberculeuse, sur les résultats obtenus dans les hôpitaux de l'œuvre, sur les cofacteurs de la maladie : pauvreté, malnutrition, alcoolisme.

Il invente un crachoir de poche dont l'utilisation sera généralisée.



Crachoir de poche du docteur Vaquier (Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1905, bibliothèque Sainte Geneviève)

Il semble, sur la foi de sources indirectes⁴⁷, que vers 1909-1910, François Vaquier souffrant soit remplacé par son gendre Jean Gorse, ancien interne de la faculté de médecine de Toulouse et qui a soutenu sa thèse en juillet 1906⁴⁸. Il deviendra un ami de Jean Vaquier qui s'installe à Noisy en1919.

Pour seconder le corps médical, il existe, cette fois⁴⁹, une structure infirmière sous la direction de Jeanne Faurestié, sœur Candide, qualifiée d'employeur et composée de 4 religieuses hospitalières comme l'indique le recensement de 1906.

Dans celui de 1911, six hospitalières exercent sous la responsabilité de « *Jeanne Faurestié*, *Chef*, *Enfants tuberculeux sous le nom de sœur Candide* »⁵⁰.

Le personnel est complété par deux domestiques et un organiste affiliés à "l'entreprise sœur Candide".

⁴⁴ Vaquier François, rapport médical. Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1902, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

⁴⁵ Calendrier récapitulatif. Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1904, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561

⁴⁶ Calendrier récapitulatif. Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1906, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561

⁴⁷ Aux santatoria de Villiers et de Noisy. Le Petit Parisien, 24 mai 1910, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

⁴⁸ Gorse Jean, la méthode de Bier. Thèse pour le doctorat en médecine, Faculté de médecine de Toulouse, 1906, Bibliothèque Nationale de François Mitterrand, FRBNF36886811.

⁴⁹ Liste nominative des habitants de Noisy-le-Grand, 1906 et 1911, Archives Municipales.

⁵⁰ Liste nominative des habitants de Noisy-le-Grand, 1906 et 1911, Archives Municipales.

Les conditions d'admission des enfants à l'hôpital de Noisy-le-Grand, comme à Ormesson ou à Villiers-sur-Marne, sont les suivantes⁵¹ : Les inscriptions sont prises tous les jours de la semaine, au siège du dispensaire et de l'association, rue de Miromesnil, l'enfant étant présent.

Les pièces nécessaires au dossier d'admission sont :

Le certificat médical constatant l'état actuel du malade.

Une demande signée des parents.

Le bulletin de naissance.

Une pièce indiquant à quel culte l'enfant appartient.

Si l'enfant est orphelin, le bulletin décès (avec la cause) des père et mère et la liste des ayants droits à la tutelle.

Les hôpitaux reçoivent, gratuitement, des enfants de 3 à 14 ans pour les garçons et de 3 à 10 ans pour les filles atteintes de tuberculose pulmonaire. À Noisy seules sont reçues des fillettes.



L'hôpital de Noisy-le-Grand réservé aux petites filles - (document personnel)

L'emploi du temps des enfants est le suivant⁵² :

6 h 30	Lever, toilette, bain (hydrothérapie)
7 h 30	Petit déjeuner
8 h à 9 h	Récréation au grand air
9 h à 11 h	Lecture, jeux, instruction pour les petits. Cure d'air pur pour les grands (galerie, jardin)
11 h	Déjeuner
12 h à 13 h 30	Récréation au grand air
13 h 30 à 15 h	Lecture, musique, occupations manuelles
15 h à 17 h	Cure d'air, goûter
17 h à 18 h	Gymnastique respiratoire ou promenade
18 h	Dîner
20 h	Coucher

⁵¹ Conditions d'admission aux hôpitaux d'Ormesson, Villiers et Noisy, figurant en 3^e de couverture chaque édition du bulletin de l'œuvre, Bibliothèque Sainte Geneviève, Paris 8 AE SUP 561.

⁵² Léon-Petit, Règlement Intérieur des hôpitaux. Bulletin Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1896, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

Le régime alimentaire est un élément du traitement sanatorial⁵³. Bien qu'il s'agisse d'un régime abondant et équilibré il n'est pas considéré comme une suralimentation. Il fait la part belle aux graisses avec en tête le beurre et l'huile qui sont difficiles à consommer tels quels sans le secours des tartines beurrées à chaque repas, des sardines et du lait.

Les œufs peuvent jouer ce rôle et on les gobe volontiers. On les mélange aussi avec du sucre et, parfois, avec un peu d'alcool!

La viande, souvent crue, est un élément essentiel du régime. On en fait des « écrasés ».



Le réfectoire de l'hôpital de Noisy-le-Grand - (document personnel)

Comme on l'a vu dans l'emploi du temps une large part est faite au repos, à la vie en plein air, éventuellement ponctués de travaux champêtres pour les convalescents.

Les résultats globaux obtenus dans les hôpitaux de l'œuvre (on n'a pas de statistiques isolées pour Noisy) sont satisfaisants pour l'époque.

Pour l'année 1906, le professeur Léon-Petit fait état des résultats suivants⁵⁴:

Sortants 385 (281 garçons de 3 à 14 ans, 114 filles de 3 à 10 ans)

 Guérisons
 117 (28 %)

 Améliorations
 249 (68 %)

 Aggravations
 10 (2 %)

 Décès
 9 (2 %)

L'activité de l'œuvre est loin d'être anecdotique, à une période où la prise en charge publique est embryonnaire.

Ce n'est qu'en 1906 que le sénateur Léon Bourgeois évoque dans un rapport à l'Assistance Publique la mise en place d'un dispensaire destiné à l'isolement des tuberculeux qui portera son nom au sein de l'hôpital Laënnec⁵⁵.

⁵³ Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1907-1908, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

⁵⁴ Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1906, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

⁵⁵ Bourgeois Léon, sénateur, l'isolement de tuberculeux et la lutte anti-tuberculeuse. Rapport à l'Assistance Publique de Paris, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

Ce n'est que le 7 septembre 1919 qu'une loi est votée par le Parlement et qui institue des sanatoria publics et prévoie leur mode de financement⁵⁶.

En 1908, l'œuvre publie un bilan de son activité après 20 ans de fonctionnement, dont les résultats sont les suivants⁵⁷:

Bilan de l'œuvre	10 ans	20 ans
Prises en charge	9 514	15 463
Journées hospitalisation	326 859	85 9326
Guérisons	27 %	30 %
Mortalité	<10 %	<10 %

De façon plus détaillée, les résultats pour chaque établissement de l'œuvre sont publiés permettant d'avoir l'activité de la colonie puis de l'hôpital de Noisy-le-Grand (tableau II).

Ils sont publiés de manière continue jusqu'en 1909. À cette date, la poursuite de l'édition du bulletin d'information, qui paraît depuis 1890, est débattue. En définitive la publication est interrompue privant le chercheur d'une précieuse source d'information.

Déjà de 1907 à 1909, les statistiques sont plus imprécises et moins complètes.

L'événement coïncide avec l'arrivée de difficultés déontologiques, religieuses, administratives et financières de l'œuvre sur lesquelles nous reviendrons.

		Patients traités						
Année	Ormesson + Villiers	Ormesson + Villiers+ Noisy	Colonie NLG	Hôpital NLG				
1889	22							
1890	49							
1891	66							
1892	89							
1893	125							
1894	118							
1895	143							
1896		205						
1897		251						
1898	303		62					
1899	341		64					
1900	427		81					
1901	648		109					
1902	339		?					
1903	316			79*				
1904	285			105				
1905	411			164				
1906	455			148				
1907	596 po	ur les 3 hôpitaux et les	9 premiers mois de l'a	nnée**				
1908	151 pour les	3 hôpitaux et les 3 dern	iers mois de l'année (5	00 prévus)**				
1909	296 (11 mois)			123 (11 mois)				

Tableau II -

Prise en charge des enfants tuberculeux dans les trois établissements gérés par par l'œuvre d'Ormesson et Villiers-sur-Marne entre 1889 et 1909 - (tableau établi à partir des comptes rendus des Assemblées générales de l'association publiés dans le Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux)

⁵⁶ Loi du 7 septembre 1919 votée par les deux chambres, instituant des sanatorium spécialement destinés au traitement de la tuberculose et fixant les conditions d'entretien des malades dans les établissements. JORF, mardi 9 septembre 1919, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

⁵⁷ Léon-Petit Ernest, « Vingt ans après ». Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux, année 1907-1908, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

Quoiqu'il en soit, l'activité de l'œuvre est en constante augmentation jusqu'en 1901 ; les résultats sont ensuite plus fluctuants.

En ce qui concerne l'activité de l'œuvre, le site de Noisy-le-Grand prend en charge environ un tiers des patients.

Il est souvent fait référence dans l'article aux malades parisiens mais ce n'est que le reflet du recrutement de l'œuvre ; une statistique publiée en 1898 donne l'origine de 556 malades ayant consulté au dispensaire⁵⁸ :

Nombre de patients	556 (305 garçons, 251 filles)				
Paris	438	(79 %)			
Seine	49	(9 %)			
Seine et Oise	6	(1 %)			
Autres départements	56	(10 %)			

Les trois hôpitaux reçoivent donc essentiellement des patients parisiens.

On ignore si des Noiséens ont été pris en charge par l'œuvre d'Ormesson et de Villiers ; dans quelques dossiers traités par le bureau de bienfaisance de la ville, il est question d'aides apportées à des familles de malades tuberculeux ; le sanatorium ou le préventorium ne sont jamais identifiés.

Il n'est pas inutile de faire un point sur le financement de l'œuvre (tableau III) et sur ses dépenses de fonctionnement ('tableau IV). Ceci afin de mieux comprendre les difficultés auxquelles doit faire face l'association et qui ne feront que s'aggraver jusqu'à une coda judiciaire.

Extraits des recettes de l'œuvre (1903-1906)							
Année	1903	1904	1905	1906			
Reste au 1er janvier de l'exercice	180485,4	9161,45	9586,25	16213,6			
Cotisations (*)	1460664,3	130620,4	56114,55	790672,75			
Subventions	10225	10578,95	5454,15	15054,15			
Dons	14969	41295	25000	47008,55			
Frais de journées	1262,2	1031,05	3529,8	1993,6			
Comité de Versailles	3000	2800	2600	2200			
Revenus divers (rentes, intérêts)	7763	8077,45	480767,1	28272,8			
Encaissements de legs (**)	21200	32654,75	7880400,85	470802			
Total	2260568,9	2360219,05	9730021,8	2380217,45			
Remarques	* B	* Baisse des cotisations ** Gros legs					

Tableau III - Recettes de l'œuvre pour les années précédant les difficultés (tableau établi à partir des comptes rendus des Assemblées générales de l'association publiés dans le Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux)

⁵⁸ Origine des patients hospitalisés. Bulletin Bulletin de l'œuvre des Enfants tuberculeux, année 1898, Bibliothèque Sainte Geneviève, 8 AE SUP 561.

Dépenses de fonctionnement par établissement (F)							
Année	Ormesson	Villiers	Colonie NLG	Hôpital NLG			
1897	45439	54568	20799				
1898	69807	76416	32724				
1899	57908	61641	18227				
1900	61154	63158	21279				
1901	78851	69153	43598				
1902	66330	87985		39458			
1903	22471	50983		28294			
1904	22863	41166		30423			
1905	20883	53374		28411			
1906	20119	56541		27507			
> 1906	Les bilans financiers ne sont plus retrouvés à partir des sources habituelles						

Tableau IV - Recettes de fonctionnement par établissement période 1897-1906

(tableau établi à partir des comptes rendus des Assemblées générales de l'association publiés dans le Bulletin de l'œuvre des enfants tuberculeux)

À partir de 1907 les publications deviennent moins précises. Il est même prévu de remplacer la revue par des circulaires adressées aux membres.

La fin de l'hôpital de Noisy-le-Grand

L'hôpital cesse de fonctionner par décision du Tribunal Civil de la Seine le 28 juin 1912. Les deux autres équipements de l'œuvre continuant de recevoir des malades.

L'hôpital est emporté dans la tourmente de « *l'affaire de l'œuvre d'Ormesson et Villiers* » réduite souvent au nom de « *affaire sœur Candide* »⁵⁹.

Les difficultés de l'œuvre apparaissent dès 1908. Le tout dans le contexte politique défavorable aux congrégations.

Les problèmes sont d'abord financiers ; les intervenants aux Assemblées Générales de l'œuvre pointent du doigt la stagnation des recettes et même leur baisse : recettes qui sont majoritairement procurées par la charité publique. Le recours à l'emprunt est de plus en plus utilisé. L'échec d'une loterie destinée à recueillir des fonds en 1906 aggrave la situation.

De plus les dépenses de fonctionnement augmentent parallèlement au niveau de la prise en charge, au niveau de l'inflation et donc du prix des denrées.

On n'omettra pas un bilan des investissements des dirigeants de l'association qui ont été considérables pendant la phase d'expansion.

Pendant cette période sœur Candide a beaucoup dépensé comme le montre le bilan suivant, tiré d'un ouvrage déjà cité en référence. Il a été écrit par Jean Izard, neveu de sœur Candide ; c'est un ouvrage écrit plutôt en défense mais assez objectif.

⁵⁹ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

Année	Lieu	Superficie	Prix
1888	Ormesson	25 000 m ²	20 000 F
12 - 1891	Villiers s/Marne	7 930 m ²	24 050 F
9 - 1893	Villiers s/Marne	7 000 m ²	24 000 F
4 - 1894	Villiers s/Marne	10 000 m ²	20 600 F
4 - 1900	Villiers s/Marne	2 628 m ²	30 000 F
5 - 1892	Trémilly	170 000 m ²	116 700 F
4 - 1893	Noisy le Grand	60 000 m ²	110 000 F
5 - 1900	Noisy le Grand		
	(Clos Curé)	24 732 m ²	36 718 F
7 - 1902	Noisy le Grand		
	(Ile Charmante)	32 500 m ²	?
12 - 1900	Paris: 39 rue		
	Miromesnil		220 000 F
1 - 1901	Paris : 37 rue		
	Miromesnil		217 500 F

On peut enfin récapituler ainsi les achats faits par Sœur Candide :

Elle avait en outre reçu en don la propriété Rougemont (Doubs) d'une superficie de 12 000 m2 et celle du Ménillet (Oise) d'une superficie de 42 hectares.

110 000 F

200 000 F

Paris : 35 Miromesnil

Paris : 31 rue de la Boétie

L'Oeuvre d'Ormesson était donc sur le point de posséder un ensemble de 77 hectares. En réalité elle ne posséda jamais le Ménillet et ses 42 hectares et seuls les biens d'Ormesson, de Villiers s/Marne et de Noisy le Grand (à l'exception du Clos Curé et de l'Ile charmante) firent partie de son capital. Le surplus fut toujours juridiquement la propriété de Sœur Candide.

Bilan des investissements de sœur Candide Jean Izard, Sœur Candide, sainte ou escroc ?1981, p75

À cet état, il faut ajouter les éléments suivants⁶⁰ :

1 - 1901

1 - 1901

À côté du dispensaire et des établissements d'Ormesson, de Villiers, de Noisy et de Tremilly qui prennent en charge gratuitement les enfants pauvres, il est décidé de se tourner vers les classes moyennes pour lesquelles la prise en charge ne serait pas totalement gratuite.

Ainsi Sœur Candide crée : le sanatorium de San Salvadour dans le Var et la clinique médicochirurgicale de la rue de la Pompe à Paris. Autour du site du Var, elle se livre à des opérations immobilières plus ou moins aventureuses comme la construction d'un établissement thermal. De plus le sanatorium de San Salvadour l'a mise en difficulté avec sa hiérarchie religieuse!

Quant à lui, le docteur Léon-Petit crée la Société Philanthropique du Mont des Oiseaux à Hyères-les-Palmiers dont le succès fut pour le moins relatif.

L'affaire prend un tournant judiciaire en 1910 avec « *l'affaire des bijoux* ». Pour rester simple, Sœur Candide achetait des bijoux en n'en payant qu'une partie du prix ; ces bijoux devaient être ensuite revendus, mis en loterie ou en caution d'emprunt au profit de l'œuvre. Les achats n'ayant jamais été acquittés en totalité, il s'ensuit une série de plaintes.

Il s'agit, là, d'une sorte de « cavalerie financière » qui va conduire à une instruction et à un procès.

L'affaire a deux conséquences : le suicide du docteur Léon-Petit le 20 mai 1910 et l'incarcération à la prison Saint Lazare de sœur Candide le même jour.

L'instruction et le procès se terminent par le rendu du 28 juin 1912⁶¹.

Bien avant la décision de fermeture de Noisy en 1912, c'est à dire dès 1910, l'hôpital avait dû réduire ses frais de fonctionnement par le licenciement du personnel salarié, en laissant aux hospitalières

⁶⁰ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

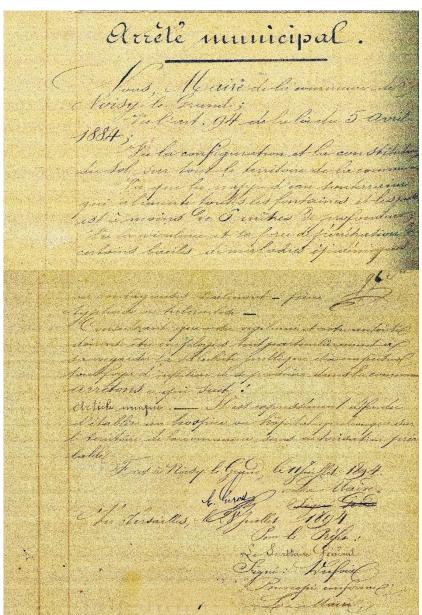
⁶¹ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

l'ensemble des taches liées à la prise en charge des malades qui sont encore au nombre de 45 à cette date. C'est le constat du docteur Gorse dans l'article du Petit Parisien du 24 mai1910⁶².

L'établissement de Noisy et la municipalité

Il est surprenant de constater qu'il n'existe que de rares échanges administratifs entre l'établissement de soins et les édiles noiséens. On retiendra les relations des délibérations du Conseil Municipal consacrées à l'œuvre des enfants tuberculeux⁶³.

Le 11 juillet 1894, un an avant l'installation de la colonie, la municipalité de Noisy-le-Grand et son Maire Eloi Girod vote un arrêté par lequel « il est expressément défendu d'ouvrir un hospice ou un hôpital sans autorisation préalable » 64 .



Arrêté municipal du 11 juillet 1894 - (Archives municipales de Noisy-le-Grand)

⁶² Aux santatoria de Villiers et de Noisy. Le Petit Parisien, 24 mai 1910, Bibliothèque Nationale de France, Gallica.

⁶³ Délibérations du Conseil Municipal de Noisy-le-Grand. Archives municipales, série 46W.

⁶⁴ Arrêté du 11 juillet 1894. Archives municipales 59W1.

Il s'agit, comme il est dit dans l'arrêté d'un problème de salubrité publique, en raison de la nature du sol et de la profondeur de la nappe souterraine ; mais aussi « vu la virulence et la force de pénétration de certains bacilles de fièvres épidémiques ou contagieuses - fièvre typhoïde ou tuberculose ».

Il n'est retrouvé aucune trace de demande d'autorisation pour l'ouverture de la colonie qui commence à recevoir des pensionnaires en 1895.

18 décembre 1898

« Le mandataire verbal de Melle Jeanne FAURESTIE, en religion sœur Candide, propriétaire à Noisy-le-Grand, demande à la commune la vente au profit de sa mandante du sentier rural n°31 du « Clos Curé ». Sœur Candide paiera à la ville :

1000 F en espèces

abandon à la ville du terrain nécessaire à l'élargissement du chemin des Loges »

5 mars 1899 Suite à la réunion de la commission des chemins du 14 février 1899 à laquelle participait le représentant de Jeanne FAURESTIE, en religion Sœur Candide, le Conseil, à l'unanimité, décide « de demander pour la cession du chemin rural du « Clos Curé » :

10 000 F

le terrain nécessaire à l'élargissement de la rue des Loges

le terrain nécessaire à l'élargissement du chemin des Mastraits

la suppression du saut de loup existant en bordure du chemin rural des Clapiers et la mise en état de viabilité du chemin à l'emplacement du dit saut de loup, le tout après avis des habitants par enquête administrative.

29 avril 1899 Le maire donne lecture d'une lettre de M. Garciot, mandataire verbal de Mlle Jeanne Faurestié, en religion sœur Candide, par laquelle cette dernière retire purement et simplement sa demande d'acquisition du chemin du « Clos Curé ».

23 février 1902 M. Grodet (futur maire) signale que « les enfants tuberculeux de l'hospice de Villiers-sur-Marne, viennent à Noisy-le-Grand et quelques fois même y séjournent, il prie M. le Maire de prendre des mesures pour éviter cet état de choses qui pourrait propager cette maladie dans la commune ».

1^{er} juin 1902 Le Maire M. Souchet répond dans un exposé à M. Grodet.

« Dans sa séance du 23 février dernier, mon collègue M. Grodet a émis un vœu priant le maire de bien vouloir prendre des mesures afin d'interdire les promenades des enfants tuberculeux de Villiers-sur-Marne sur le territoire de Noisy-le-Grand. Il résulte des démarches que j'ai faites et des renseignements que j'ai recueillis, que l'œuvre des enfants tuberculeux existe légalement ayant été reconnue d'utilité publique.

En présence de cette situation régulière, le maire ne peut à mon avis, prendre une décision aussi sérieuse sans consulter l'autorité supérieure

Si M. Grodet persiste dans sa demande, je demanderai au Conseil, si toutefois cela est l'avis de tous mes collègues, de renvoyer cette affaire à la Commission d'Hygiène qui fera un rapport. Rapport qui sera soumis à M. le Préfet pour avis de la Commission d'Hygiène Départementale. »

M. Dupuis dit que le Maire n'a qu'à appliquer l'arrêté du 11 juillet 1894, pris par M. Girod. Le conseil décide de soumettre cette question à la Commission d'Hygiène Départementale. (et on passe aux becs de gaz!!!)

30 novembre 1902 M. le Maire donne lecture au Conseil d'une lettre de M. le Sous-Préfet de Pontoise,

« l'informant que la congrégation des sœurs de Sainte-Anne de Feugarolles, dont le siège est à Feugarolles, a formé une demande en vue d'obtenir l'autorisation prévue par la loi du 1^{er} juillet

1901 et demandant l'avis du Conseil Municipal relativement à l'établissement situé à Noisy-le-Grand, 12 rue du Docteur Sureau.

M. le Maire dit qu'il sera facile de répondre à la demande d'avis contenu dans cette lettre, si le Conseil est toujours dans les mêmes dispositions au sujet de l'établissement à Noisy-le-Grand d'un hôpital d'enfants tuberculeux c'est à dire disposé à appliquer l'arrêté pris par M. Girod ancien Maire, à la date du 11 juillet 1894 qui est absolument contraire à la création d'un hospice ou hôpital quelconque sur le territoire de la commune ».

Le Conseil se déclare à l'unanimité contre l'établissement d'un hôpital dans la commune, se reportant à l'arrêté pris par M. Girod le 11 juillet 1894.

L'hôpital de Noisy-le-Grand reçoit son premier patient le 25 décembre 1902.

26 février 1905

Adoption du règlement sanitaire municipal de Noisy-le-Grand dans lesquels sont abordés les problèmes de la déclaration des maladies transmissibles et de l'isolement des patients contaminés.

25 août 1905

M. Grodet demande à M. le Maire si les démarches nécessaires ont été faites pour faire respecter l'arrêté municipal pris à l'égard de l'hôpital des tuberculeux.

M. le Maire répond qu'il a saisi M. le Préfet de cette question et qu'une enquête est actuellement en cours.

15 juin 1906

M, Grodet demande à M. le Maire de faire le nécessaire pour signaler à l'administration supérieure l'établissement situé à Noisy-le-Grand, dirigé par sœur Candide, qui reçoit et donne de soins à des enfants tuberculeux.

Après examen cette question est ajournée pour étude.

Les délibérations municipales postérieures ne concernent que des cotes irrécouvrables vis à vis de sœur Candide et de l'œuvre :

21 janvier 1912	Lettre de la perception			
18 février 1912	Reprise du problème en conseil			
14 avril 1912	Cote irrécouvrable de 46,88 f, mise en non-valeur			
9 février 1913	Exonération des sommes dues refusée			
9 février 1916	Refus de la mise en non-valeur des sommes dues : 1912 : 46,88 1913 : 31,22 F			
25 février 1917	Les cotes irrécouvrables doivent être recouvrées !!			

On n'ignore pas à ces dates la préoccupante situation de l'œuvre.

Quels que soient les rapports avec la collectivité, l'association acquitte ses impôts locaux, fonciers et immobiliers de 1900 à 1915⁶⁵.

Sur les rôles, le contribuable est soit Jeanne Faurestié, soit l'œuvre des enfants tuberculeux, soit l'orphelinat de l'œuvre des enfants tuberculeux, soit la société immobilière des enfants tuberculeux.

L'après de l'hôpital de Noisy-le-Grand

L'après de l'hôpital se décline en deux points : le devenir la propriété de la rue du docteur Sureau et la prise en charge de la tuberculose à Noisy-le-Grand.

⁶⁵ Rôles des contributions mobilières et des taxes d'habitation de la commune de Noisy-le-Grand. Archives municipales, série 38W.

La propriété de la rue du docteur Sureau

Après l'ordonnance en exécution du jugement de 1912, les biens sont vendus⁶⁶ :

Les terrains qui forment l'ensemble du domaine sont vendus par lots en 1913, le principal acquéreur aux enchères est la société Hemmendinger Frères.

Le bâti est acheté le 20 novembre 1913 par Mlle Magnotti.

Mlle Magnotti reconstitue partiellement le domaine en rachetant les terrains acquis par la société Hemmendinger Frères, en 1920.

La propriété est revendue en 1932 à la société américaine « Columbus Extension Company ».

En 1914, sous l'impulsion de la congrégation des sœurs missionnaires du Sacré Cœur de Jésus, créée par Françoise Cabrini, le domaine est transformé en un orphelinat pour enfants immigrés italiens⁶⁷.

Le site est inauguré par l'ambassadeur d'Italie Romano Avezzana et le nonce apostolique Mgr Cerretti entre 1922 et 1927. Françoise Cabrini est décédée à Chicago en 1917⁶⁸.

Dès 1921, le recensement de population (il n'y en a pas eu en 1916) fait apparaître, au 12 rue du docteur Sureau, une communauté de 19 religieuses sous l'autorité d'Angela Pisoni, qualifiée de chef d'institution. Les religieuses sont dans leur grande majorité d'origine italienne.

La communauté est recensée jusqu'en 1946, elle comprend de 19 à 23 religieuses sous l'autorité d'Angela Pisoni puis de Séraphine Mazetti, son successeur⁶⁹.

En 1926, un « employeur » est répertorié : il s'agit de l'Ambassade d'Italie.

L'établissement est bien un orphelinat comme l'attestent les en-têtes du papier à lettres employé par les religieuses⁷⁰: Orfanotrofio Italiano en 1932, Orphelinat du Sacré Cœur ensuite. À noter qu'à datée de 1931, l'adresse n'est plus le 12 mais le 20, rue du docteur Sureau.

L'orphelinat est destiné à recevoir des fillettes qui, pour les premières, sont des orphelines de militaires italiens tués pendant la Grande Guerre.

Aucun élément ne permet de dire que l'établissement ait vocation à recevoir des enfants tuberculeux ; les courriers adressés par la Mère Supérieure au docteur Jean Vaquier ne le font pas soupçonner.

En fait l'établissement reçoit 150 orphelines qui bénéficient d'un enseignement complet en langue italienne et conforme aux programmes en vigueur en Italie.

Le traitement de la tuberculose à Noisy-le-Grand

L'importance du traitement sanatorial va décroître au cours du XX^e siècle avec les découvertes des antibiotiques antituberculeux.

Néanmoins, à l'automne 1935, une maison située avenue Chilpéric (avenue du Général de Gaulle actuelle) est louée à une association d'immigrants russes : l'Action Orthodoxe. Sa présidente est Élisabeth Skobtsov, née en 1891 à Riga (Russie). Elle quitte l'Union Soviétique en 1921 pour s'installer en 1923 à Paris. En 1932, elle divorce de son mari Daniel dont elle a trois enfants et prend le voile sous le nom de Mère Marie^{71;72}.

⁶⁶ Izard Jean Sœur Candide, Sainte ou escroc ? Imprimerie de Milly-la-Forêt 1981.

⁶⁷ Durand-Coquart Claudine, la vie quotidienne à Noisy-le-Grand pendant la première guerre mondiale. Bulletin de l'association Noisy-le-Grand et son Histoire, 5, 2014, 3.

⁶⁸ Copie d'une carte postale sous-titrée « inaugurazione del padiglione scuola a Noisy-le-Grand ». Photo Raucci, entre 1922 et 1927, document prêté par M.Serge Oury.

⁶⁹ Listes nominatives des habitants de la commune de Noisy-le-Grand, 1921 à 1946, archives municipales.

⁷⁰ Lettres adressées au docteur Jean Vaquier par la mère supérieure de l'orphelinat Séraphine Mazetti (1932, 1941). Don de Mme Vaquier-Leroyer.

⁷¹ ARJANOVSKY-KLEPININE Hélène, le sacrement du frère, Le sel de la terre Editeur, Paris,1995, Bibliothèque Nationale de François Mitterrand.

⁷² VARAUD Laurence, Marie Skobtsov sainte orthodoxe victime du nazisme, Salvador Editeur, Paris, 2014, Bibliothèque Nationale de François Mitterrand.

Avec son bras droit à l'association, Fédor Pianov, elle fait le projet d'installer dans la maison de Noisy-le-Grand une maison de repos pour les émigrés russes.

Le projet va même plus loin puisque le 14 mars 1936, le préfet de Seine-et-Oise informe le Maire de la ville que « Le Président de l'Action Orthodoxe a adressé une demande tendant à faire agréer sa maison de convalescence pour malades tuberculeux russes comme sanatorium conformément à la loi du 7 septembre 1919.

Cet établissement est situé 26 avenue Chilpéric, il ne serait pas en réalité un sanatorium, mais une maison de convalescence, recevant des personnes non contagieuses attendant une reprise de l'activité sociale normale »⁷³.

Il ne s'agit pas de malades évolutifs mais plutôt de patients en rémission après avoir été traités au dispensaire Léon Bourgeois de l'Hôpital Laënnec. Les médecins du dispensaire et leur chef de service, le docteur Edouard Rist, poursuivent la surveillance des malades.

Les archives de l'Assistance Publique, dans les registres des entrées, montrent qu'effectivement de nombreux patients d'origine russe sont pris en charge à l'hôpital Laënnec⁷⁴.

La question est débattue à la réunion du Conseil Municipal du 23 mai 1936. La décision du maire Louis Vaillant et de l'équipe municipale tout en étant sans appel ne manque pas de sel :

« Monsieur le Maire ayant mis la question aux voix, le Conseil considérant qu'il s'est toujours refusé à l'installation dans la commune d'établissements pouvant nuire à l'hygiène des habitants et à la réputation de la commune au point de vue sanitaire, émet à l'unanimité un avis défavorable à l'autorisation sollicitée ».

Cependant et comme cela s'est passé avec l'hôpital de Noisy, il est très vraisemblable que dans la maison de l'avenue Chilpéric aient été accueillis des patients tuberculeux en convalescence.

Le plus célèbre d'entre eux est le poète Constantin Balmont qui y séjourne avant de décéder dans sa résidence de la rue Gambetta le 30 décembre 1942. Il est inhumé dans le cimetière ancien⁷⁵.

Mais, après avoir été réquisitionnée sur ordre de la Kommandantur du 7 mai 1944⁷⁶, la maison dont la nouvelle adresse est devenue le 26 avenue du Général de Gaulle, fait l'objet d'une demande d'ouverture « *d'un établissement d'hospitalisation* » par Théodore Pianoff, Secrétaire général de l'Action orthodoxe en décembre 1949⁷⁷.

L'établissement doit recevoir sous la responsabilité, d'une assistante sociale de l'Action Orthodoxe « des vieillards, infirmes et incurables indigents russes ».

Mère Marie, quant à elle, indignée pendant le deuxième conflit mondial du sort réservé aux Juifs, tente de leur porter assistance ; elle se rend ainsi auprès des prisonniers du Vel d'Hiv. Elle est arrêtée, sur dénonciation et déportée le 8 février 1943. Elle est gazée le 31 mars 1945 à Ravensbrück ^{78;79}.

Des patients tuberculeux ont été traités à Noisy-le-Grand pendant deux courtes périodes :

De 1895 à 1912 dans la maison de la rue du docteur Sureau

De 1936 à 1943 dans la maison de l'avenue Chilpéric

38

⁷³ Délibérations du Conseil Municipal de Noisy-le-Grand, archives municipales.

⁷⁴ Registres des entrées de l'hôpital Laënnec. Archives de l'Assistance Publique Hôpitaux de Paris, cotes 1Q2/68-71, par dérogation en date du 30 juin 2016.

⁷⁵ Registre chronologique des opérations funéraires. Archives municipales 181W9-12.

⁷⁶ Hauptman U.Leiter, Ordre de réquisition d'une maison à Noisy-le-Grand. Feldkommandantur (R) 583, Aussenstelle, Enghein-les-Bains, 20 mai 1944. Guerre 39-45, réquisitions des logements, archives municipales 3W3.

⁷⁷ Pianoff Théodore, déclaration au titre de l'article 2 de la loi du 14 janvier 1933 informant le Maire de l'ouverture d'un établissement d'hospitalisation, 29 décembre 1949. Hospice de l'action orthodoxe, archives municipales 22W1

⁷⁸ VARAUD Laurence, Marie Skobtsov sainte orthodoxe victime du nazisme, Salvador Éditeur, Paris, 2014, Bibliothèque Nationale de France François Mitterrand.

⁷⁹ Délibérations du Conseil Municipal de Noisy-le-Grand, archives municipales.

C'est l'exposition géographique et le caractère rural de la commune qui ont été jugés favorables à l'ouverture d'un sanatorium.

La population et les élus n'ont eu que peu de relations avec les établissements de soins et avec les associations privées qui les géraient.

À chaque fois que la ville a été officiellement sollicitée par les associations ou par les autorités régionales ou nationales sur les problématiques de la maladie, le conseil n'a apporté que des réponses négatives, la peur de la contagion et le fait que les malades viennent d'ailleurs n'étaient pas pour rien dans les décisions.

L'association Œuvre d'Ormesson et de Villiers a rejoint en 2011 le Pôle Sanitaire et Social et médico-social du groupe SOS, reconnu d'utilité publique, qui gère le Centre de Rééducation Fonctionnelle de Villiers-sur-Marne et la Maison d'Accueil Spécialisée d'Ormesson ouverte à des adultes handicapés. Le groupe, sollicité à plusieurs reprises afin de pouvoir consulter les archives de l'œuvre si elles existent, n'a jamais répondu.

La maison de l'action orthodoxe a continué de recevoir des hôtes d'origine russe jusque dans les années 1980. On ne sait si elle jouait un rôle dans la prise en charge de la tuberculose.

Alain Bourguignat

LA GRENOUILLÈRE : UNE GRANDE FERME NOISÉENNE DISPARUE

Le nom de Grenouillère à Noisy-le-Grand a été originellement l'appellation courante du fief des Huttereaux, un grand domaine agricole situé au sud du territoire dans un espace où les mares étaient nombreuses. Disparu à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles, son souvenir est resté longtemps présent dans cette partie de Noisy qui est restée ensuite vide de toute habitation jusqu'au début du XX^e siècle. Dans le cours des années 1800 et au début des années 1900, ce toponyme a désigné de façon plus curieuse *a priori* - il n'y avait guère de mares dans le centre du bourg - la ferme actuellement en cours de démolition au nord de la rue du Docteur Jean Vaquier, en face du groupe scolaire Joliot-Curie. Enfin, depuis 1929, le toponyme désigne un lotissement situé non loin de l'ancienne ferme au sud de la ligne du RER A.

Disparue sans laisser de traces

Comme ce fief des Huttereaux était entouré de fossés (*infra*) et que ceux-ci ont subsisté très longtemps, on peut, grâce aux anciens cadastres, déterminer son emplacement. La figure 1 montre que ses bâtiments en carré et son jardin-verger clôturé (*infra*) étaient situés à l'emplacement de l'autoroute actuelle, à 150 mètres environ à l'ouest du pont qui relie les deux parties de la zone industrielle : situation cauchemardesque pour l'archéologie puisqu'il ne peut y être question de fouilles, ni même d'y mettre le pied¹.

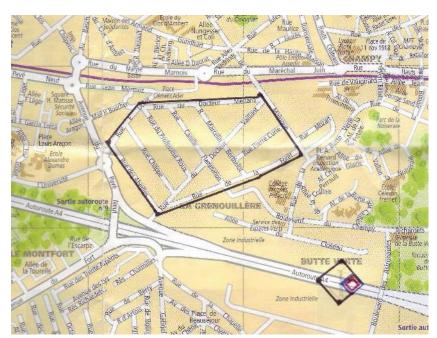


Figure 1. Emplacement du fief des Huttereaux et du quartier de la Grenouillère sur le plan actuel de Noisy-le-Grand

¹ Il ne semble pas qu'il y ait eu de fouilles préventives lors de la construction de cette autoroute. À cette époque, au milieu des années 1970, ces recherches n'étaient pas obligatoires, elles ne le sont devenues qu'en 1986.

41

La figure 2, qui reporte le cadastre napoléonien de Noisy, réalisé en 1819, sur le plan actuel², indique un vaste champtier³ dénommé Grenouillère autour de cette ferme. Ce champtier, on le verra, englobait peu ou prou les grandes pièces de terre de cette exploitation agricole (*infra*). Cette figure montre aussi que le quartier actuel de la Grenouillère porte bien son nom, puisqu'il constitue une partie de ce champtier. À l'époque de ce premier cadastre, qui compte trois sections, tout le sud de Noisy était vide de constructions et, bien que la ferme n'existât plus, la section qui porte sur cette partie de la commune a été dénommée Grenouillère, comme la section du nord-ouest a été dénommée Clos de Montfort, du nom d'un autre domaine également disparu à cette époque, mais dont le souvenir, comme celui de la Grenouillère, était resté vif⁴.

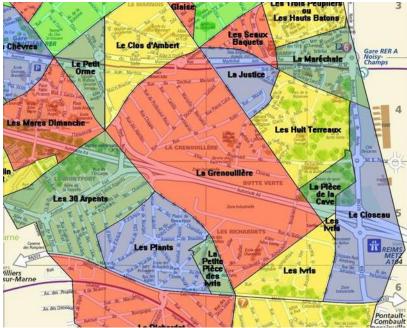


Figure 2. Le champtier Grenouillère sur le cadastre napoléonien de Noisy-le-Grand reporté sur le plan actuel

Systématiquement mentionnée sur les vieilles cartes

Ce domaine agricole était un des grands fiefs de Noisy. Pour se rendre compte de son importance on peut se référer aux cartes anciennes. La figure 3 présente un extrait de la plus ancienne portant sur la région qui, à notre connaissance, mentionne, en plus des localités, les fiefs les plus importants : la carte de François Vivier de 1678. On voit sur ce document, en plus de l'indication du village de Noisy, celle de « La Grenouillère », et uniquement ce lieu, avec un symbole qui désigne un grand domaine, un fief, symbole utilisé également pour « La Haute Maison » de Champs ou encore « Le Buisson » de Noisiel.

42

² Superposition réalisée par Michel Jouhanneau.

³ Le champtier du cadastre napoléonien est un ensemble de parcelles réunies sous un même nom ; on parle aussi de lieu-dit.

⁴ La section du nord-est est celle du Village.



Figure 3. Extrait de la Carte particulière des environs de Paris de François Vivier. - Date d'édition : 1678 ; échelle 1 / 88 650

Une autre carte, un peu plus récente, de 1700, de Nicolas de Fer, bien qu'avec une échelle plus réduite (1 / 150 000 contre 1 / 88 650 pour la précédente), mentionne ces mêmes domaines, mais aussi pour Noisy, « St Martin », c'est-à-dire la ferme des moines, encore plus importante, on le verra, que la Grenouillère⁵. Sur la carte davantage connue de Cassini, la carte de l'Académie⁶, dont la feuille n° 1 (Paris) qui comporte Noisy date de 1756, sont indiqués pour Noisy, en plus de la Grenouillère, « Fe St Martin », « La Gd Maison » (actuelle propriété Cabrini) et « Villeflix ». Alors que la Grande Maison et Villeflix sont figurés par un symbole de fief, la ferme Saint-Martin et la Grenouillère, qui en sont aussi, sont figurées par un symbole de « vacherie », mettant ainsi en avant leur caractère agricole. Signalons encore une carte de 1790, carte du département de la capitale de Louis-Charles Desnos au 1 / 72 500. Celle-ci indique la Grenouillère, Saint-Martin et Villeflix. Là aussi, alors que Villeflix est représenté par un symbole de fief, les deux autres le sont par un symbole de ferme.

Dessinée sur les cartes de Delagrive et de Trudaine

Une autre carte des environs de Paris du XVIII^e siècle des années 1730, de Roussel et Lerouge, indique, en plus de la Grenouillère, le Clos de Montfort, fief important qui n'était pas signalé sur les précédentes. Cette carte qui a, semble-t-il, une échelle intermédiaire entre celles qu'on vient de voir et celles dont il va être question, représente les contours de ces deux domaines et place ces derniers dans le viaire de l'époque. Mais ce sont surtout deux autres cartes du XVIII^e siècle, avec des échelles bien plus grandes que les précédentes, qui nous permettent d'en savoir un peu plus sur les contours de la Grenouillère et sur son emplacement. Il s'agit de la deuxième feuille de la carte de l'abbé Delagrive éditée en 1740 (figure 4) avec une échelle au 1 / 17 300, et de la feuille n° 263 de l'atlas des routes de France, dit atlas de Trudaine⁷, avec une échelle deux fois plus grande, au 1 / 8 700, dont la date est malheureusement imprécise : on sait seulement que cet ouvrage a été édité entre 1745 et 1780⁸. Les figures 4 et 5 présentent des extraits de ces deux cartes.

⁵ Si la carte précédente ne signale pas Saint-Martin, c'est vraisemblablement parce que cette ferme se situait à proximité du village, à la différence de la Grenouillère qui en était très éloignée. C'est probablement pour la même raison que les cartes anciennes ne signalent pas non plus systématiquement Villeflix, pourtant un grand fief.

⁶ Cette carte, en 180 feuilles à l'échelle de 1 / 86 400, est la première à couvrir l'ensemble de la France.

⁷ Cet atlas a été réalisé dans le cadre des travaux d'amélioration des grandes voies de circulation du XVIIIe siècle. Ses feuilles portent sur les voies importantes et leurs abords. C'est ainsi que Noisy a fait l'objet de quatre feuilles : deux (n° 266 et 267) qui portent sur la grande rue, « chemin de Nogens-sur-Marne (sic) à Guermantes », et deux (n° 262 et 263), sur l'actuelle rue Médéric, « chemin de Saint-Maur à Fontenelle ».

⁸ Cela étant, on sait les 2/3 des planches ont été réalisées dans la période 1745-1749.

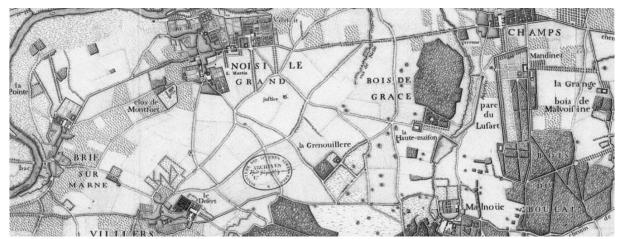


Figure 4. Extrait de la carte de l'abbé Delagrive (deuxième feuille) - Date d'édition 1710 ; échelle : 1 / 17 300



Figure 5. Extrait de la feuille n° 263 de l'atlas des routes de France ou atlas de Trudaine Date d'édition : (1755-1780; échelle : 11/8700

Sur la carte de l'abbé Delagrive, on voit que les bâtiments de la Grenouillère formaient un quadrilatère autour d'une cour, quadrilatère situé dans le coin sud-est d'un carré plus vaste, le jardinverger. On verra plus loin que le rectangle au sud-ouest de ce dernier était un bois appartenant au domaine. On voit par ailleurs qu'on pouvait accéder à cette ferme par plusieurs chemins. Du village, par le chemin des Vaches – dont il reste la rue de la Chapelle -, lequel partait de l'actuelle rue du Docteur Sureau, ou par le chemin menant à Malnoue, les deux reliés par une voie passant devant l'entrée de la ferme, entrée qui se trouvait au sud-est des bâtiments. Comme ces deux mêmes voies débouchaient sur la route de Villiers à Malnoue, l'actuelle avenue Médéric, elles permettaient donc aussi l'accès à la ferme par cette route. On voit encore sur cette carte de nombreuses mares autour de cette ferme – d'où son nom -, dont une très proche au sud-est, que l'on retrouve sur la carte de Trudaine. Sur cette dernière, on retrouve aussi les deux voies dont il vient d'être question, mais, curieusement, elles ne sont plus reliées entre elles, alors qu'un chemin qui longe la ferme au nord est indiqué comme chemin de Noisy à Malnoue! Cela étant, sur cette seconde carte comme sur celle de Delagrive, on voit encore une allée plantée d'arbres face à l'entrée de la ferme, allée qui se termine par une place semi-circulaire. Nous avons ici affaire à la classique allée monumentale menant aux châteaux et demeures importantes, allée

que l'on voit sur les mêmes cartes ⁹ devant le fief de la Roche du Parc (avenue Aristide Briand) et devant le domaine de Villeflix (avenue du Général De Gaulle) ou encore devant le château de Champs.

Décrite par divers actes

En plus de ces renseignements par les cartes, nous possédons trois documents qui décrivent ce domaine¹⁰. Le plus ancien de ceux-ci est un contrat d'échange du 10 juillet 1683 dans lequel Martin Loger, bourgeois de Paris, vend cette ferme à Michel Jabin de Lavaud, baron de Gouzon. Cet acte liste les bâtiments de la ferme, les types de terres et les différentes autres possessions et droits de ce fief. Le document suivant, postérieur de 15 jours, soit du 24 juillet 1683, est un acte d'huissier¹¹ en vue de la saisie de cette ferme pour une dette de Michel Jabin de Lavaud envers Renaud Morellon, avocat au Parlement. Cet acte, relativement long, est reproduit dans l'ouvrage de Mentienne sur l'histoire de Noisy-le-Grand¹² (pp 176 – 188, *biblio*). Il liste de même les bâtiments et les autres biens et droits, mais aussi les diverses parcelles de terre avec leurs emplacements et leurs contenances. Cette saisie n'a pas dû avoir lieu – la dette n'était d'ailleurs pas très importante : 1 500 livres -, puisque le troisième document est un acte de vente de la Grenouillère par la veuve de Jabin de Lavaud, Isidore du Tillet et ses deux enfants majeurs¹³. Dans cet acte du 22 août 1715 ceux-ci vendent à Charles Michel Vireau des Epoisses, non seulement la Grenouillère, mais aussi la « Grande maison », devenue depuis la propriété Cabrini ¹⁴. Concernant la Grenouillère cet acte est le plus succinct.



Figure 6. Fossé de la Haute Maison à Champs-sur-Marne en 2016.

À partir des cartes de Delagrive et de Trudaine et des cadastres anciens, sur lesquels figurent les fossés de la ferme, on peut estimer que le carré de bâtiments de cette dernière mesurait à l'extérieur de 75 à 80 mètres de côté. Le document d'huissier indique une terrasse entre ces bâtiments et les fossés et le document de 1715 que cette terrasse était plantée d'arbres fruitiers. Pour Mentienne (p. 84) ces fossés

⁹ Sur les deux feuilles de l'atlas de Trudaine portant sur la grande rue.

¹⁰ Le premier et le troisième de ces documents proviennent des Archives nationales (*Sources*). Ils m'ont été aimablement communiqués par Francis Baffet.

¹¹ À cette époque et pour cet acte, un « sergent à verge ».

¹² Mentienne orthographie ce nom « Jubin ». Soit parce qu'il était orthographié ainsi sur ce document, soit parce qu'il l'a déchiffré ainsi : dans ces textes anciens les « a » et u » » minuscules ont des formes très proches.

¹³ Dans cet acte les Huttereaux sont cédés pour 20 000 livres et une grande maison, pour 10 000 livres.

¹⁴ Voir l'article de Francis Baffet sur ce domaine dans la bibliographie.

étaient remplis d'eau. On pourrait aussi le penser au vu des cartes plus récentes (cartes de l'État major et de l'IGN), sur lesquelles ils sont dessinés en bleu. Mais sur la Carte de Trudaine, en couleur, rien de tel. D'ailleurs, d'où aurait pu provenir cette eau, la ferme étant située sur le point le plus haut de Noisy comme on va le voir ? Il est plus probable qu'il s'agissait de fossés secs comme ceux de la Haute-Maison à l'heure actuelle (figure 6), éventuellement avec un fond marécageux durant les saisons humides.

D'après le document d'huissier, les bâtiments de cette ferme comprenaient une habitation de cinq travées avec un étage « quarré » (plein) et un en « galletas » (sous comble) dans laquelle il y avait une cuisine et un cellier. Comme bâtiments de ferme, on avait une étable de six travées, une écurie, une grange, une bergerie, une porcherie, un colombier, un poulailler, une laiterie, un hucher et des greniers. Une exploitation agricole très complète donc, où les vaches semblaient particulièrement nombreuses, le symbole représentant une « vacherie » de la carte de Cassini s'appliquait donc bien. Il est malheureusement impossible de situer ces bâtiments les uns par rapport aux autres, la description de l'acte d'huissier étant un peu confuse. Le document de vente des quinze jours précédents, bien que moins précis ajoute à cette liste une chapelle et un pressoir. La figure 7 montre un essai de reconstitution de ces bâtiments et de l'enclos.



Figure 7. Essai de reconstitution de la Grenouillère

Avec ses terres

Si on additionne les superficies des terres listées dans l'acte d'huissier on aboutit à 320 arpents carrés, soit un peu plus de 160 hectares, l'arpent carré équivalent à 0,51 hectare. C'est le domaine agricole le plus important après celui des moines de Saint-Martin, lequel comptait environ 230 hectares à la même époque, sans le bois Saint-Martin. Les autres fiefs de Noisy avaient des superficies nettement moindres. Ainsi, toujours à la même époque, celui de la Roche du Parc (emplacement actuel de la mairie) comptait 60 hectares et celui de Villeflix, 40 hectares (Mentienne 1919/2005). Deux tiers de ces terres, 107 hectares, se situaient immédiatement autour de la ferme, formant vraisemblablement avec celle-ci le domaine initial. Il s'agit surtout de grandes pièces : une de 50 hectares, trois de 15 et une de 12. Dans cette proximité on peut ajouter le jardin-verger d'une superficie de 3 hectares et le carré de bois au sudouest de celui-ci, seul bois de la ferme, de 6 hectares. Les autres terres de plus petites dimensions, vraisemblablement acquises par le domaine au cours du temps étaient dispersés sur le territoire de Noisy, voire à Bry. Parmi celles-ci, quelques parcelles de vignes, en tout moins d'un hectare, situés sur le

coteau¹⁵ de Noisy. On ne sait pas quelles cultures portaient ces terres, mais on peut penser que les céréales étaient prioritaires, surtout sur les grandes parcelles, et on sait par ailleurs qu'il y avait des prés, indispensables pour les vaches. En plus de ces terres, le propriétaire de la Grenouillère détenait pour moitié le fief Vert un petit domaine qui se trouvait près de l'église, la moitié d'une grande maison dans le bourg, appelée La Butte, et trois petites maisons, toujours dans le bourg, dont une pour moitié, et une autre en ruines.

Fortifiée et confortable

Cette ferme était une ferme fortifiée. Son emplacement, sur le point le plus haut de Noisy en dehors du bois Saint-Martin, soit à 100 mètres, n'est sûrement pas dû au hasard mais au souci de dominer la campagne environnante. Les bâtiments en carré et les fossés empêchaient tout accès autre que par le pont de l'entrée, lequel était un pont-levis, d'après l'acte d'huissier de 1683. Enfin, le même acte indique que le jardin-verger était entouré par un mur avec une tour découverte à chacune des trois encoignures ¹⁶.

Cela étant il s'agissait d'un domaine relativement prestigieux et permettant un séjour agréable. On a déjà parlé de l'avenue qui y menait. Le même acte signale que le jardin-verger comportait un parterre, c'est-à-dire, un jardin d'agrément. Par ailleurs, le bâtiment d'habitation et, semble-t-il, d'autres, était couvert de tuiles « avec égouts sur cour et jardin ». Cette habitation, vaste, comportait des chambres avec « gardes-robes et « sièges d'aysances (WC) ». On trouvait aussi, dans un autre bâtiment, un « cabinet », c'est-à-dire, un bureau-bibliothèque. Enfin l'acte de vente de 1683 ajoute à cette liste une chapelle. On est donc en présence à tout le moins d'une gentilhommière¹⁷.

De quand date ce fief? Le fait qu'il s'agit d'un domaine fortifié nous ramène avant la période moderne qui voit la paix intérieure s'installer en France. Cela étant, on peut remonter sûrement bien plus haut. En effet, quand le roi Henri Ier donne le village de Noisy aux moines, en 1060, il ne leur donne pas tout le territoire, puisqu'on sait qu'il y existait déjà à tout le moins le fief de Villeflix et que le bois, qui ne s'appelait pas encore Saint-Martin, appartenait à un autre propriétaire, lequel le cédera aux moines un peu plus tard. On peut donc penser que ce grand fief des Huttereaux a pu exister aussi dès cette époque.

Disparue et remplacée

Cette ferme a disparu à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles. Elle ne semble pas être tombée en ruine mais démontée : sur les cartes postérieures à son abandon on n'a jamais la mention « Ruines » mais toujours « Ancienne ferme ». À la même époque apparaît une nouvelle ferme dans le village : elle figure sur le cadastre de 1819 (figures 8 et 9), mais pas sur les cartes de Delagrive et de Trudaine ni sur la carte, elle aussi précise, puisqu'au 1/28 800, des Chasses du Roi levée entre 1764 et 1773. Cette ferme également nommée Grenouillère appartient à Jean-Baptiste Ruffin¹⁸, lequel est aussi en possession du terrain de l'ancienne Grenouillère, ainsi que de 52 hectares autour, dont trois pièces de 14, 15 et 17 hectares, lesquelles peuvent bien correspondre aux trois pièces évaluées alors à 15 hectares de l'acte d'huissier de 1683. Autrement dit, il y a eu transfert des bâtiments du sud du territoire dans le village par Jean-Baptiste Ruffin ou un propriétaire précédent, d'où la conservation du nom de la ferme. Pourquoi ce transfert ? Deux raisons possibles, qui ne s'excluent pas. Le propriétaire qui a fait le transfert a pu trouver qu'il était plus commode d'être dans le village, en particulier pour écouler son lait, production importante de cette exploitation. La ferme ancienne était peut-être en mauvais état. À ce

47

¹⁵ Une de ses parcelles était située aux Glapiers, lieu-dit au nord du Mont d'Est actuel. D'une façon générale, les vignes de Noisy étaient situées sur le haut du coteau de la Marne.

¹⁶ Ce qui fait donc trois tours et non quatre comme l'écrit Mentienne (p.122).

¹⁷ Cela étant, en 1715, la veuve de Jubin de Lavaud habite à Paris.

¹⁸ Il sera Maire de Noisy de 1835 à 1854.

propos on peut remarquer que dès le XVIII^e siècle le mur d'enceinte avec ses trois tours dont il est question en 1683 semble avoir disparu. L'acte de vente de 1715 parle d'une « haye », ce qui semble confirmé par les cartes. Celle de Roussel et Lerouge de 1730 et celle de Trudaine de 1745-1780 ne montrent plus de clôture. Celle de l'abbé Delagrive de 1740 indique une clôture sans tours et qui semble de nature végétale.

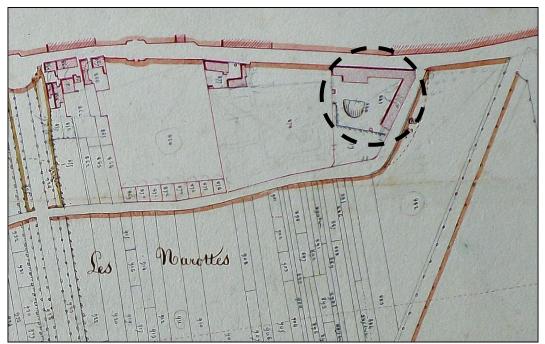


Figure 8. La nouvelle Grenouillère sur le cadastre de Noisy de 1819 (dans le cercle).



Figure 9. Restes de la seconde ferme de la Grenouillère en 2016

Durant la Grande Guerre cette ferme a été mise à la disposition du ministère de l'Agriculture par sa propriétaire de l'époque, Madame Gomel-Pujos, pour en faire un centre de mécanisation agricole (Coquard, 2014). Ce centre, qui a commencé à fonctionner au début de 1917, avait pour objectif de promouvoir la mécanisation de l'agriculture et de former des mutilés de guerre aux métiers de

mécaniciens et de conducteurs d'engins agricoles motorisés. Bien qu'il n'ait fonctionné que jusqu'au début de 1918, il a fait connaître dans la région, en particulier par des cartes postales, une « Ferme de la Grenouillère à Noisy-le-Grand » et contribué à l'éclipse de la Grenouillère historique. Après être passée entre les mains de M. Cahen d'Anvers, ce fut à partir de 1930 et jusqu'en 1974 la « ferme de monsieur Chauvin » où les Noiséens de l'époque allaient acheter leur lait et leur fromage. Ces productions semblent avoir été l'activité principale de cette exploitation, puisqu'au recensement de 1936, monsieur Chauvin se dit « nourrisseur », c'est-à-dire, éleveur de vaches laitières.

D'où une grande confusion qu'il serait bon de lever

Cette dénomination de Grenouillère pour deux fermes d'époque et de lieux différents sème la confusion jusqu'à ce jour. Ainsi sur le site de l'atlas du patrimoine de Seine-Saint-Denis, à la suite de l'article sur la Grenouillère-Huttereaux, figurent trois illustrations, soit, un extrait de la carte de Delagrive et deux cartes postales de la Grenouillère à l'époque du centre de mécanisation agricole¹⁹! De même sur le site de l'office du tourisme de Noisy on a une description de la Grenouillère du début XVIII^e siècle, mais illustrée avec des photos de la nouvelle ²⁰. Cette confusion a encore été accrue par le fait qu'en face de l'actuel quartier de la Grenouillère, de l'autre côté de la rue de Malnoue, se trouvait une autre ferme en activité jusqu'aux débuts des années 1980 que les personnes qui allaient y acheter des produits ont eu tendance, tout naturellement, à désigner par « ferme de la Grenouillère » (figure 10)



Figure 10. Ancienne ferme en face du quartier de la Grenouillère, en 2016

Espérons que cet article aidera un peu à dissiper ces confusions !

Alfred Dittgen

¹⁹ Dans le descriptif qui précède il est bien fait mention de deux domaines distincts, mais de façon trop succincte pour ne pas attribuer les trois illustrations au même domaine.

²⁰ Sans compter que l'article dit que la ferme de la Grenouillère avait été donnée aux moines de Saint-Martin, alors qu'il s'agissait d'un des nombreux fiefs de Noisy indépendants de ces religieux.

NLGH La ferme de la Grenouillère Bulletin n° 10 – mars 2017

Bibliographie

Ouvrage:

MENTIENNE Adrien, 2005, *Histoire de Noisy-le-Grand*, fac-similé de l'édition de 1919, Monographies des villes et villages de France, Le Livre d'histoire.

Articles:

BAFFET Francis, 2014, « Un domaine noiséen au 18^e siècle : « l'ancêtre » de l'ensemble scolaire Cabrini », *Le Bulletin de Noisy-le-Grand Histoire*, n° 4, mars, pp 3-16

COQUARD Claude, 2014, « Sur le territoire de la commune pendant la Première Guerre mondiale, deux innovations dans le monde rural », *Le Bulletin de Noisy-le-Grand Histoire*, n° 5, mars, pp 31-42

Autres sources

Archives:

Contrat de vente du 10 juillet 1683 : Archives Nationales MC/ET/LXIV/204

Contrat de vente du 22 août 1715 : Archives Nationales MC/ET/CXI/75

Sites présentant les cartes reproduites ou citées

Carte particulière des environs de Paris de François Vivier : histoire-nanterre.org

Carte des environs de Paris de Nicolas de Fer : histoire-nanterre.org

Carte de Roussel et Lerouge : gallica.bnf.fr

Carte de l'académie, dite carte de Cassini : noisy93160.histoire.free.fr

Carte des chasses du roi : histoire-nanterre.org

Carte du département de Paris de Louis-Charles Desnos : noisy93160.histoire.free.fr

Atlas des routes de France, dit Atlas de Trudaine : culture.gouv.fr et noisy93160.histoire.free.fr

Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive : noisy93160.histoire.free.fr

Cadastre napoléonien de Noisy-le-Grand : noisy93160.histoire.free.fr noisy93160.histoire.free.fr

Cartes de l'état-major : noisy93160.histoire.free.fr

Cartes de l'IGN: noisy93160.histoire.free.fr

Autres sites:

www.Atlas-patrimoine93.fr

www.noislegrand-tourisme.fr

LE TRAMWAY À NOISY-LE-GRAND 3° PARTIE : LA S.T.C.R.P.

(SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION 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, « le 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.

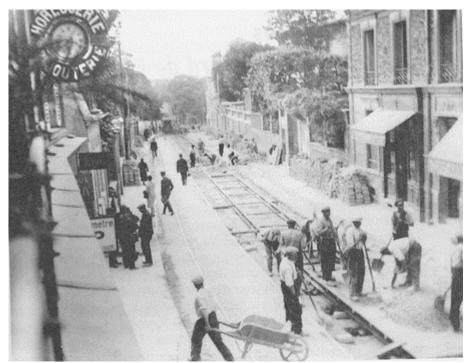


Graphique de ligne du 120 de 1923 (document http://www.busparisiens.fr/forum)

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.

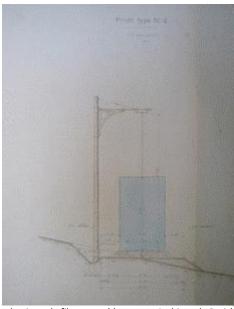
Louis Berrier, un usager du Nogentais, raconte dans ses souvenirs que dans les années 20, à la Porte de Vincennes, où existe alors un octroi, « les trams marquaient l'arrêt et les employés de l'octroi jetaient un coup d'œil à l'intérieur pour s'assurer que personne n'entrait dans Paris des marchandises 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 substitué 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 »

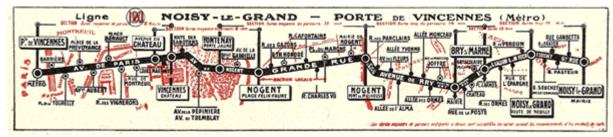


Article extrait de « La Lanterne »

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 Brayer » est créé.



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

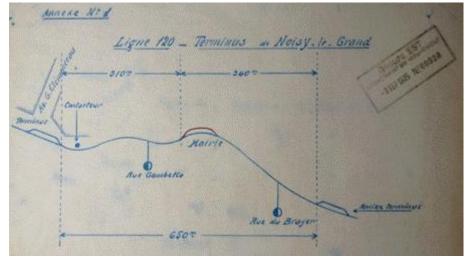
En 1928, seule la fin de la ligne, de « Bry - Place Carnot » jusqu'à « Noisy-le-Grand - Mairie », est encore en voie unique, ce qui, détail important, empêche d'intensifier le trafic vers le terminus de Noisy aux heures de pointe. Le doublement des voies a commencé en 1902 par la rue de Paris à Vincennes. 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 Brayer et avant de sortir de Noisy au lieu-dit « Le croisement de la Plaine ».



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)

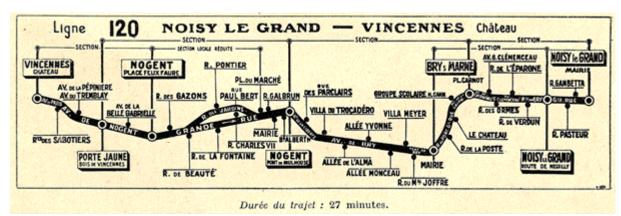
En mai 1930, la S.T.C.R.P. décide de « reporter Bd Souchet angle de la Grande Rue, l'arrêt du tramway de la Grande Rue, angle de la rue du Dr Sureau et [...] transformer cet arrêt facultatif en arrêt obligatoire. ». En octobre 1930, la Société accède aux demandes de la municipalité de Noisy concernant 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 gène la visibilité des machinistes. Aucun dispositif susceptible de supporter les plaques d'arrêt n'existant à proximité immédiate du carrefour, nous faisons placer audessous 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 parait 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 tranways 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 - ... »

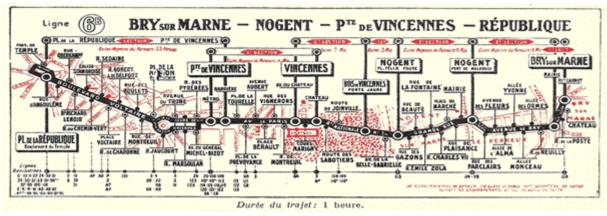
Et ça continue jusqu'au Château de Vincennes ...

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^e ? 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 les motrices G de l'ancien réseau C.G.O.



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

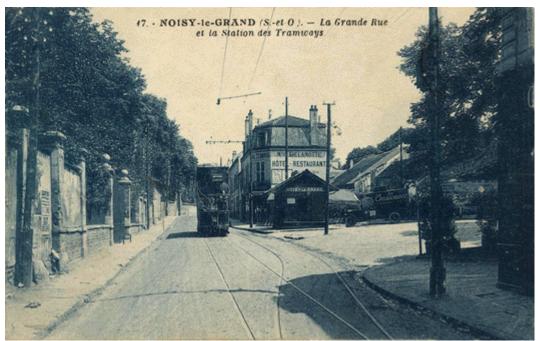
Toutes ces « bouleversements » finissent par provoquer des protestations de la part des usagers. Par exemple, en mars 1928, une délibération du Conseil Municipal de Bry fait remarquer que « ce matériel ne correspond en aucune manière à celui qu'une entreprise comme la T.C.R.P. devrait mettre à la disposition 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 reconnaitre 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 Villeflix 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 the populaire du « prolongement » déjà évoqué dans la 2^e partie. Cette fois, la requête ne s'arrête pas « à la Grille du Parc de Villeflix » 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) » ?

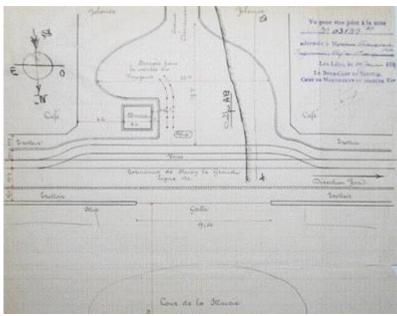
Il associe à sa démarche M. Louis Amiard, Président du Conseil Général de Seine-et-Oise, maire de Neuilly-sur-Marne et ancien député. Evidemment, les communes de Neuilly-sur-Marne, Gournay et Chelles, consultées, sont absolument d'accord avec ce projet et leurs Conseils Municipaux adoptent des vœux tendant 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 cidessus) 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 parait 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. »

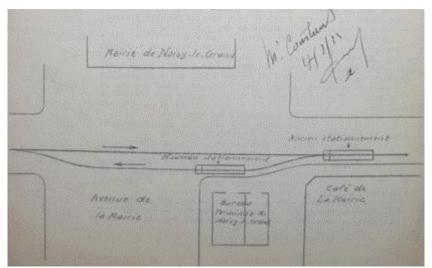


À droite de la carte postale, le bureau du terminus de Noisy. Et à droite du tramway stationné dans le cul-de-sac, la porte cochère de M. Salaud, surmontée de l'inscription « Parquets »(collection C. Lassarat)

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)

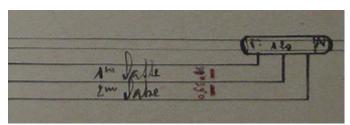
On résout finalement le problème, après quelques tâtonnements, en ramenant le garage au droit du bureau « au premier piquet du passage entre chaîne, l'avant de la voiture se trouvant exactement au droit de ce point. De la sorte, toutes les habitations seront parfaitement dégagées et la visibilité des 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 engloutir, 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 1re classe conduisent vers l'arrière de la voiture et les barrières de 2e 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 incommodité 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

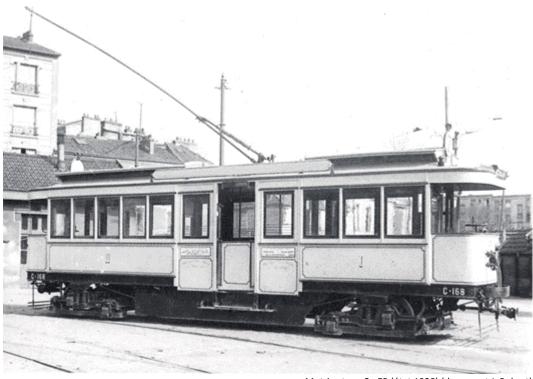
voyageurs munis de coupons de retour [les voyageurs au tarif ouvrier du matin] dont l'accès en 1^{re} classe, à certaines heures du soir, n'est nullement motivé, le nombre de places 1^{re} classe (10) étant relativement faible eu égard à la capacité totale de la voiture. »



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'attendant 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 défectuosités 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:

				équivalents l'INSEE)	s 2014 (selon
	1 ^{re} classe	2e classe		1 ^{re} classe	2e classe
Porte de Vinc	ennes:				
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	2,10 F (7		1,80€	1,26 €
	tickets)	tickets)			
Château de Vin	cennes :				
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^c 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.

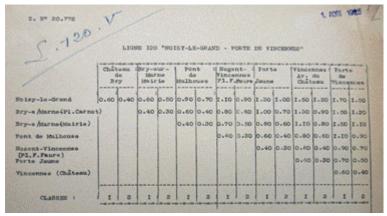
En juillet 1924, la Société des Transports en Commun publie de nouveaux tarifs : « La S.T.C.R.P. a l'honneur d'informer MM. les voyageurs qu'elle a soumis à l'homologation de M. le Préfet de Police, les Tarifs ci-dessous : [...]

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

 $de - d^{\circ} - d^{\circ} - 1 \text{ fr. } 10 \text{ en } 2^{e} \text{ cl.}$

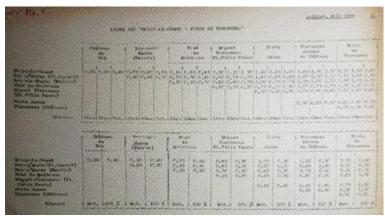
de $-d^{\circ}$ - d° - 1 fr. 10 A.R. Ouvriers »

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° classe.



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 connaitra toujours, de la part de la S.T.C.R.P., des réponses négatives dont les arguments évolueront au fil du temps.

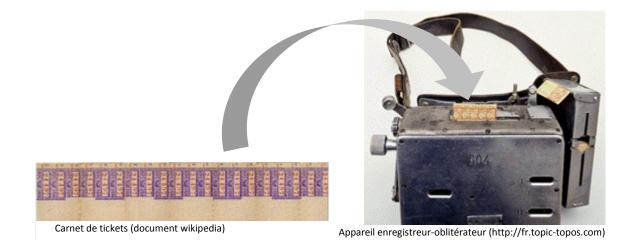
Quelque temps après, M. Emile Brisson, ancien Maire de Nogent et Conseiller Général de la Seine relaie cette pétition du « Comité des Usagers de Noisy-le-Grand, Bry, et l'avenue de Rosny au Perreux (500 membres environ) » et réitère à la S.T.C.R.P. cette proposition embarrassante : la création sur la 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 2e 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°). 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.



« 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'accroit 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)

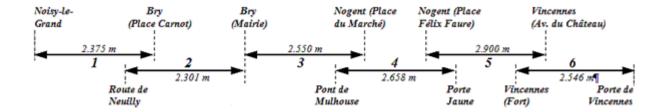
Cela met le voyage de Noisy à Paris (soit 6 sections) à 2,50 F en 1^{re} et 1,75 F en seconde avec des tickets achetés en carnets. Si l'on préfère payer avec des tickets au détail achetés dans les voitures, le tarif est alors de 3,00 F en 1^{re} et 2,10 F en seconde.

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 deuxie 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° 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 parait 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 :

Tarife normaux				Tarif spécial aux mutilés	Tarifs ouvrier
Sans carnets de tickets		Avec carnets de tickets		de guerre et aveu- gles (momis de car- nets de tickets	Cartes hebdoma-
Ie cl.	2e cl.	Te cl.	2e cl.	spéciaux)	
0 f.80	0 f.40	0 f.60	a f.30	2 tiekets en toutes classes	2 F.50

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 tronc 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 accroitrait 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 :

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

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 :

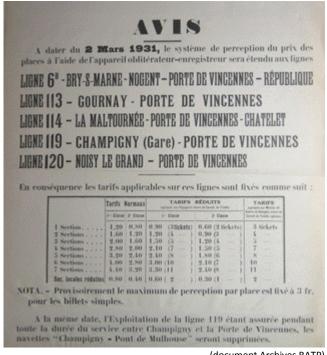
« - Que les cartes hebdomadaires soient supprimées et remplacées par des carnets de tickets A et R (sans augmentation de tarif). On éviterait ainsi les formalités du remboursement, celui-ci étant d'ailleurs effectué en timbres-poste ou tickets peu pratiques pour celui qui le reçoit. En période de chômage 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 :



(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'en 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 traine 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 parait 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.

Parcours	Sans carnets de tickets		Avec carnets de tickets		Mutilés	Cartes hebdomadaires	
<i>De <u>Noisy-le-Grand</u> à :</i> []	1 ^{re} classe	2 ^e classe	1 ^{re} classe	2 ^e classe	Nombre de tickets	De 6 jours	De 5 jours
Vincennes (Château) []	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 noiséenne » 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 $\frac{1}{4}$ d'heure) : 1er : 5h45, 2^e : 6h00, 3^e : 6h15, 4^e : 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. »

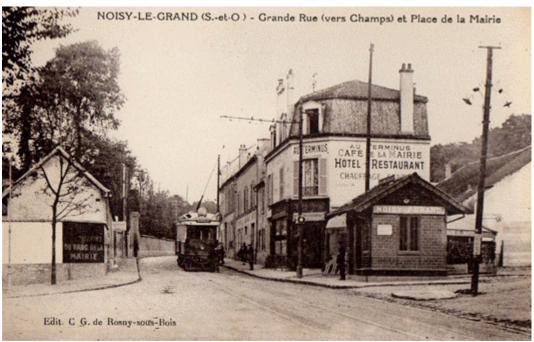


Une motrice « 54 places » du 120 Place Carnot à Bry (coll. MJ)

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



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

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 Brysur-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? »

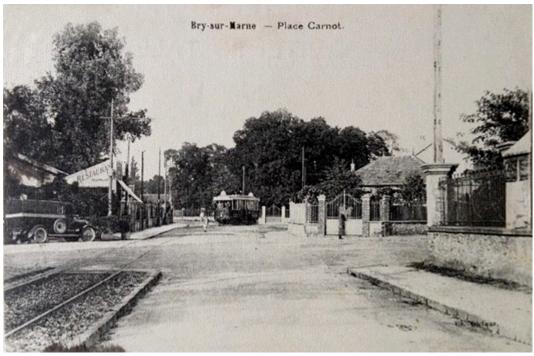
En juin 1924, un rapport interne de M. Pons à M. Champetier de Ribes, Ingénieur en Chef du Service de Mouvement de la S.T.C.R.P., détaille le service des navettes mis en place entre le Pont de Mulhouse et Noisy et Bry aux heures d'affluence du soir :

- « 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.

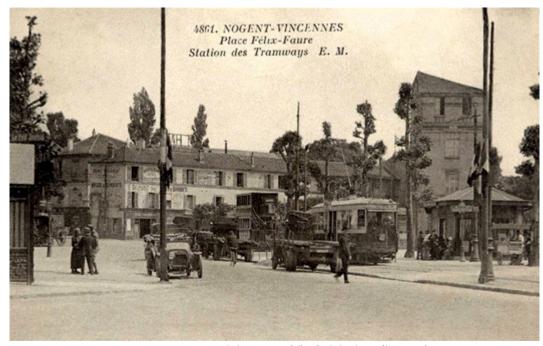
Enfin, nous avons donné toutes instructions utiles à l'Inspecteur de ligne intéressé pour que, en cas de défaillance d'agent ou d'avarie de matériel sur le service à destination de Noisy-le-Grand des voitures à destination de Bry-sur-Marne soient poussées jusqu'à Noisy-le-Grand de telle façon que le 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 apparaitre 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 concernent 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 Brysur-Marne, beaucoup de parisiens quittent Noisy pour Paris vu la défectuosité du service. »

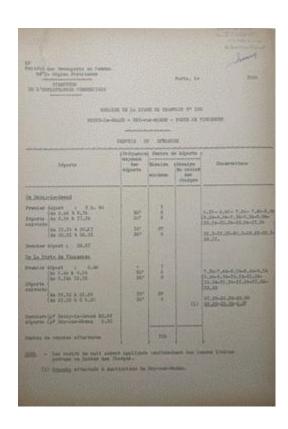


Une motrice G au terminus de Noisy-le-Grand (collection Forum Bus Parisiens)

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)





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 [...]

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

<u>Navettes pour Noisy</u> – 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 surcroit 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 reconnaitre que la régularité du service est habituellement satisfaisante. » La S.T.C.R.P. s'adresse à elle-même ses félicitions !

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 désidérata suivants :

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

Réponses : « a) <u>par adjonction d'attelages</u> : J'ai fait connaitre 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) <u>par matériel à plus grande capacité</u>: 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) <u>par adjonction de motrices supplémentaires</u>: 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:

- <u>Services des jours de courses.</u>- 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 ¾ 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

l'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 pourrons 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 pris fort.

» C'est pour toutes ces raisons que nous réclamons des carnets de ticket et aller et retour. Ce système obligerait la Compagnie à acheter quelques pinces 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 oui 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 étude

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 apparait 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'apparait 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 ou 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'habitués 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'entrainer 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 bourbier 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 évènements 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 : 202 à 205 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 tranways parisiens » édition Atlas 2012. Article « En souvenir des tranways Nogentais » de Louis Berrier. « Les transports parisiens » de Pierre Merlin, 1967. Fascicule « Histoire des tranways 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	MR. 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 Bulletin spécial école	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. Teissèdre : <i>Le groupe scolaire de La Varenne (1929-1970) : une longue aventure</i>
Bulletin n° 3 Septembre 2013	F. Baffet: Les limites territoriales de Noisy entre 1789 et 1958: quelques histoires courtes. J. Brouant: Enseignement mutuel à Noisy-le-Grand. C. Coquard: Une affaire au Bois Saint-Martin en 1822. B. Jouët: À la découverte d'un budget communal de l'entre-deux-guerres (2).
Bulletin n° 4 Mars 2014	 F. Baffet: Un domaine noiséen au 18^e siècle: « l'ancêtre » de l'Ensemble Scolaire Cabrini. M. Jouhanneau: La rue de la République ne s'est pas toujours appelée ainsi C. Coquard: Le centenaire d'une catastrophe aérienne à Noisy-le-Grand: 17 avril 1913. C. Durand-Coquard et C. Coquard: Dictionnaire historique des voies de Noisy-le-Grand.
Bulletin n° 5 Septembre 2014 Bulletin spécial 1º guerre mondiale	C. Durand-Coquard : Vie quotidienne à Noisy pendant la 1 ^e guerre G. Coquillard : Quand mon grand-père, artisan à Noisy, participe à la guerre et en revient A. Bourguignat : Georges DUBOIS, un noiséen mort pour la France. C. Coquard : Deux innovations rurales sur le territoire de la commune C. Bourguignat : Le monument aux morts de Noisy MR. Deranger : Rues et voies portant un nom lié à la 1 ^e guerre
Bulletin n° 6 Mai 2015	M. Jouhanneau : Le tramway à Noisy-le-Grand : l'installation 1890-1904. C. Bourguignat : Métiers anciens, métiers disparus des Noiséens. C. Durand-Coquard : Qui sont les habitants de la Grande Rue en 1936 ? A. Bourguignat : Noisy-le-Grand, du village agricole à la cité moderne 1890-1960. C. Bourguignat : L'agriculture et la guerre de 1914-1918 à Noisy-le-Grand C. Coquard : Des artisans de Noisy au début du XX ^e siècle : la dynastie Pascal
Bulletin n° 7 Septembre 2015	F. Baffet: Un domaine noiséen au XIX ^e siècle: la « grande maison » C. Coquard: LA. Leroy de Saint Arnaud, conseiller municipal de Noisy- (1860-1872) C. Durand-Coquard: Noisy-le-Grand il y a 50 ans: souvenirs d'une Noiséenne. H. Teissèdre: L'église de Noisy-le-Grand de 1920 à 1960. A. Baffet et A. Dittgen: Petite histoire des églises « filles » de Saint Sulpice.
Bulletin n° 8 Mars 2016	A.Dittgen : Noisy en 1936 : une première ville nouvelle C. Durand-Coquard : Une enquête de la Kommandantur de Versailles à Noisy en 1940. A. Bourguignat : Jean Vaquier, un médecin dans son siècle (1888 - 1951)
Bulletin n° 9 Septembre 2016	Claudine Durand-Coquard : Les pompiers à Noisy-le-Grand (1839-1967) Claude Coquard : Démocratie communale et conflits politiques à Noisy (1884-1904). Michel Jouhanneau : Le tramway à Noisy-le-Grand : les chemins de fer nogentais (1901-1920).

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.

Claude Coquard et Claudine Durand-Coquard

Du village briard à la grande ville de banlieue

Histoire de Noisy-le-Grand (1789-1958)

Association Noisy-le-Grand et son Histoire (NLGH)

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

- à l'Office de Tourisme et d'Animation de Noisy-le-Grand,

1 route de Villiers (01 43 04 51 55) Courriel : office.tourisme.nlg@orange.fr

- 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