

# Sur la trace du premier

## Tramway de Bobigny



**Jean Joubert**

Janvier 2008

# Sommaire

	<b>page</b>
Le premier Tramway de Bobigny	<b>4</b>
La Compagnie de l'Est Parisien, concessionnaire du Tramway de Bobigny	<b>11</b>
La création de la STCRP	<b>16</b>
20	<b>18</b>
L'extension maximum du réseau sur Bobigny	<b>23</b>
La bataille du tramway vue à travers l'action du Conseil Municipal de Bobigny	<b>24</b>
Liste des délibérations du Conseil Municipal où il est question du tramway	<b>35</b>
La « guerre » des tracés	<b>38</b>
La qualité du service	<b>39</b>
Le tramway 21 en images	<b>43</b>
Le tramway 51 en images	<b>45</b>
Le tramway dans la correspondance balbynienne	<b>46</b>
Le tramway en faits divers	<b>47</b>
Bibliographie	<b>49</b>



Le tramway à Bobigny<sup>1</sup>

En 1855, Loubat met en service son « chemin de fer américain », suite de voitures à traction animale, premier tramway à Paris. Ainsi commence l'existence d'un réseau de transport sur rail en voirie qui va apporter de grands services. A Paris, en quelques décennies, plus de cent lignes seront créées par de nombreuses compagnies y compris en banlieue, alors en plein développement mais encore peu peuplée. L'apparition du métro, puis des autobus va amener une concurrence redoutable pour le tramway. Mais surtout la montée de l'automobile déclenche une hostilité qui, à la fin des années 30, entraînera sa disparition totale.

Quelques cinquante ans plus tard, une nouvelle volonté politique et des aménagements mieux pensés, en particulier l'insertion en site propre, vont faire renaître ce mode de transport dans les rues de France et d'Ile-de-France. C'est ainsi qu'en 1992 est inaugurée la nouvelle ligne de tramway T1 de Bobigny à Saint-Denis.

Quatre vingt dix ans plus tôt, en 1902, le premier tramway de Bobigny arrivait dans la commune. Le présent ouvrage évoque l'histoire de ce premier tramway<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Au fond, rue Jean Jaurès le terminus du 21, une voiture à l'arrêt. Au premier plan la voie du 51 traverse le carrefour des Six Routes

<sup>2</sup> Une partie des informations recueillies provient de l'ouvrage " Les tramways Parisiens" de Jean Robert.

## Le premier tramway de Bobigny

Il y a plus d'un siècle, Bobigny, petite bourgade encore agricole, était desservie par un tramway. Dès 1902, ses 2000 habitants pouvaient se rendre à « Opéra » (avec changement). En échange des Parisiens venaient profiter à Bobigny du bon air de la campagne, des rives du canal de l'Ourcq et des bons légumes produits par les maraîchers. En 1923 une seconde ligne desservira Bobigny par la Route des Petits Ponts (actuelle rue Henri Barbusse).

Le 13 septembre 1902, en prolongement d'une ligne Opéra – Pantin, le premier tramway de Bobigny entra dans la commune par le carrefour de la Folie et remontait la rue Jean Jaurès, à l'époque rue de Romainville, jusqu'au carrefour des Six Routes où il avait son terminus. A l'autre extrémité de la commune, dès 1901, les quelques habitants du « nouveau village » pouvaient, en traversant le pont de Bondy, venir prendre le tramway du Raincy qui gagnait Paris en traversant Noisy-le-Sec. Avant cette mise en service, la bataille pour la construction avait été longue et pleine de rebondissements.

Après avoir équipé la capitale, les pouvoirs publics souhaitent développer le tramway en banlieue. Le Conseil Général arrête un plan de réseau complémentaire. Chaque ligne est soumise à une enquête, puis le ministère classe le projet « utilité publique ». Les autorités rédigent un cahier des charges et les compagnies intéressées soumissionnent dans l'espoir d'obtenir la concession.

Pour Bobigny c'est à l'occasion d'une réunion du 29 décembre 1896<sup>3</sup> que le Conseil général retient, dans le cadre du réseau complémentaire deux projets intéressant Bobigny : l'un par le prolongement de la ligne Porte d'Allemagne<sup>4</sup> - Cimetière Parisien l'autre à partir de la ligne Paris - le Raincy. Pour celle-ci la bataille du tracé fait rage entre Bobigny qui, s'appuyant sur les constatations de l'enquête, plaide pour un tracé direct sur la route nationale 3, des limites de Pantin jusqu'aux Six Routes par la Folie et Noisy-le-Sec qui, à partir du même endroit réclame la desserte de son centre ville par la route départementale n°16. Du fait de sa population supérieure, les concessionnaires sont davantage intéressés par Noisy qui verra la ligne Opéra – le Raincy construite en premier. Celle-ci, une fois achevée, effleurerait donc Bobigny à deux de ses extrémités, non loin des limites de Pantin et près du Pont de Bondy.

Dans un premier temps, devant la menace du passage par Noisy, (si le projet le long de la nationale n'est pas retenu), la municipalité se rallie au projet de prolongement envisagée jusqu'au centre de ville de Bobigny de la ligne du Cimetière Parisien de Pantin en cours d'étude. Elle exprime ce choix à l'occasion d'un vœu exprimé lors du Conseil municipal du 29 septembre 1897<sup>5</sup>.

La ville doit prendre en compte les intérêts des demandeurs en concession, messieurs Cauderay et Renard, qui eux raisonnent en terme de retour sur investissement et placent la desserte de Noisy comme plus intéressante. Par la suite, à l'occasion d'une autre concession, ils accepteront le projet de prolongement des limites vers Bobigny par la nationale. Dès que ce nouveau projet sera connu et l'enquête annoncée, la municipalité de

<sup>3</sup> Compte rendu des délibérations du Conseil municipal de Bobigny, archives communales

<sup>4</sup> Ancien nom de la Porte de Pantin avant la guerre de 1914.

<sup>5</sup> Délibération du Conseil municipal de Bobigny, Archives communales

Bobigny changera d'avis et se ralliera à ce dernier avatar au cours de la réunion du conseil du 29 décembre 1897<sup>6</sup>.

En janvier 1898, le dossier du tramway de Bobigny semble avancer puisque selon le Journal de Saint-Denis, les candidats à la concession sont connus. Le Conseil général suit le dossier.

En septembre 1898 enfin les conclusions de l'enquête sont connues et favorables au projet concernant Bobigny.

Il reste à obtenir le classement en « utilité publique » qui, 16 mois après ne sera toujours pas effectif au motif que des restructurations entre compagnies sont en cours et non encore achevées. C'est avec la nouvelle Compagnie ainsi créée : Compagnie des Tramways de l'Est Parisien que la ville doit maintenant traiter. Nous sommes en 1900. Les travaux finiront par démarrer mais pas avant 1901. Par la suite des différends avec les Compagnies de chemins de fer de l'Est et de Grande ceinture concernant les traversées des ponts de celles ci où encore avec l'Administration des Postes et Télégraphes au sujet de déplacements de poteaux entraîneront des retards.

#### Article du 20 janvier 1898, Journal de Saint-Denis

**Les tramways.** — L'Administration frappée des instances de la population à l'effet d'obtenir le passage de la ligne de Paris (Place de la République) au Raincy sur la route nationale n° 3, de l'extrémité de Pantin à l'avenue des Pavillons, a invité les demandeurs en concession de cette ligne, MM. Cauderay et Renard, à faire le nécessaire pour donner satisfaction à notre commune. Ces messieurs déférant au désir de l'Administration ont déposé une demande en concession d'une ligne qui de Pantin emprunterait la route Nationale n° 3 jusqu'à la Folie d'où elle se dirigerait sur le carrefour des 6 routes (point terminus), en suivant la rue de Romainville sur toute sa longueur.

Dans sa séance du 20 décembre dernier le Conseil général sur les conclusions du rapporteur de sa Commission mixte des omnibus et tramways, a invité l'Administration à mettre le projet à l'enquête, et MM. Cauderay et Renard ont procédé cette semaine aux études préliminaires de la ligne dont il s'agit, ce qui nous fait espérer une prompt solution.

Par la suite, nouveau retard dû à la difficulté d'obtenir le certificat de contrôle délivré semble-t-il par l'Ingénieur contrôleur des Ponts et Chaussées. Un ultime arbitrage permettra la mise en service partielle du tronçon compris entre les limites de Pantin et la place de la mairie à Bobigny avec une seule voiture. Entre temps le directeur de la compagnie avait plaidé l'impossibilité pour lui de respecter, à la lettre, le cahier des charges concernant la fréquence et le nombre de voitures au motif qu'il y perdrait de l'argent. Soucieuse d'obtenir quand même l'ouverture de la ligne, la municipalité acceptera ce service minimum. La ligne est enfin ouverte en 1902, pas au 1<sup>er</sup> juillet comme annoncé mais seulement en septembre. Grande victoire cependant pour les Balbyniens. Ce n'est que dans la seconde moitié de l'année 1904, soit près de deux ans après la mise en service, que la liaison directe Bobigny Opéra sera effective.

Cette ligne de Bobigny fait partie d'un réseau. A l'époque de sa mise en service, plusieurs lignes de tramways desservant l'est de la région parisienne quittaient la capitale par l'actuelle rue Jean Jaurès à Paris et la Porte d'Allemagne, qui fut rebaptisée Porte de Pantin à l'ouverture du conflit en 1914. Elles suivaient le tracé de la route nationale 3. A partir du 23 octobre 1900, une des premières lignes, construite à la fin du 19<sup>e</sup> siècle desservait Noisy-le Sec<sup>7</sup>. Venant de la Place de la République, elle quittait Paris par le Pré Saint-Gervais, traversait Pantin puis, au niveau du carrefour connu sous le nom de « limites de Pantin » obliquait à travers Romainville par la route de Noisy, gagnait Noisy-le-Sec par la Place Jeanne d'Arc et rejoignait la route nationale 3 par le carrefour de « Rosny » au

<sup>6</sup> Compte rendu des délibérations du Conseil municipal de Bobigny, archives communales

<sup>7</sup> Voir plan, réseau de tramway en 1901, pages suivantes

niveau du Pont de Bondy. Ses terminus étaient Pavillons sous Bois et Le Raincy (ouvert le 2 juin 1901).

Le fait que Noisy-le-Sec ait été desservi par le tramway avant Bobigny s'explique aisément. En 1896, il y avait 8105 habitants à Noisy contre 1678 à Bobigny. Déjà au début du 19<sup>e</sup> siècle Noisy, chef-lieu de canton, comportait 1364 habitants contre 244 seulement pour Bobigny. L'arrivée du chemin de fer de la ligne Paris Strasbourg et la création de la gare de Noisy avaient amplifié le développement démographique de cette commune.

#### **Avis important**

Le public est prévenu qu'une enquête... toujours des enquêtes et encore des enquêtes, et pas beaucoup de lignes de tramways mises à exécution.

Enfin, tout cela aura une solution espérons-le ; du moins, nous craignons qu'elle vienne un peu tard, car, nous voici bientôt en 1899 et l'exposition universelle est proche. Arrivera-t-on à terminer toutes ces lignes pour l'ouverture de l'exposition. *That is the question ? Et, le métropolitain ? C'est beaucoup à la fois pour un délai si court ! Qui vivra verra !*

Ainsi donc, nous disions plus haut ; une enquête sera ouverte du mardi 16 août au vendredi 16 septembre 1898 inclusivement, sur un projet relatif à l'établissement d'un embranchement de la ligne de tramways projetée entre la place de la République, à Paris, et le Raincy, par Pantin et Bondy, ledit embranchement devant se détacher de la ligne principale au carrefour de la route Nationale n° 3 et de la route Départementale n° 16, suivre la route Nationale n° 3 jusqu'à la Folie, puis le chemin de grande communication n° 40 jusqu'au carrefour des Six-Routes, à Bobigny.

En conséquence, les pièces du projet seront déposées aux mairies de Bobigny, de Noisy-le-Sec et de Pantin, tous les jours, de 11 heures à 4 heures, excepté les dimanches et jours fériés.

Toute personne intéressée est invitée à consigner ses observations sur les registres qui seront ouverts à cet effet aux mairies ci-dessus désignées.

**Journal de Saint-Denis du 4 septembre 1898**, l'enquête d'utilité pour la construction du tramway de Bobigny est ouverte. Les pièces du projet sont consultables à la mairie de Bobigny.

La municipalité de Bobigny de l'époque avec monsieur Boyer comme Maire se bat avec énergie pour que Bobigny soit desservie par le tramway. Toutes ces actions sont décrites dans le chapitre consacré à : « la bataille du tramway ».

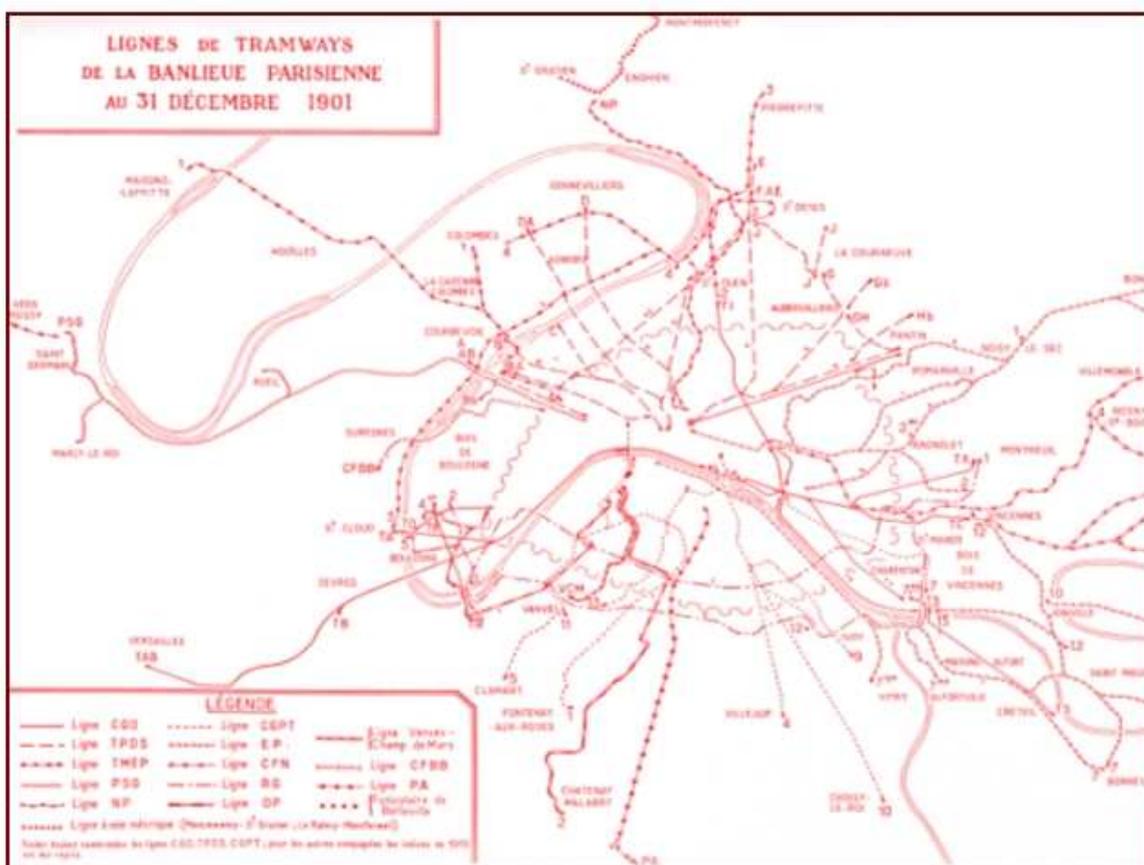
Tramway, nom masculin, est emprunté vers 1818 à l'anglais tramway variant de tramroad d'abord appliqué à une voie ferrée dans les mines puis à une voiture sur rail et employé à propos d'un chemin de fer urbain pour les transports en commun vers 1860.

Le mot anglais est composé de « tram » signifiant brancard et « way » qui signifie voie, chemin.

Le sens moderne ne s'est répandu qu'après 1873, date de l'installation des premières lignes de tramway à Paris. En français le mot désigne d'abord la voiture qui circule sur un rail ; par extension, le mot désigne actuellement tout le système de convoyage, voies, voitures et service.

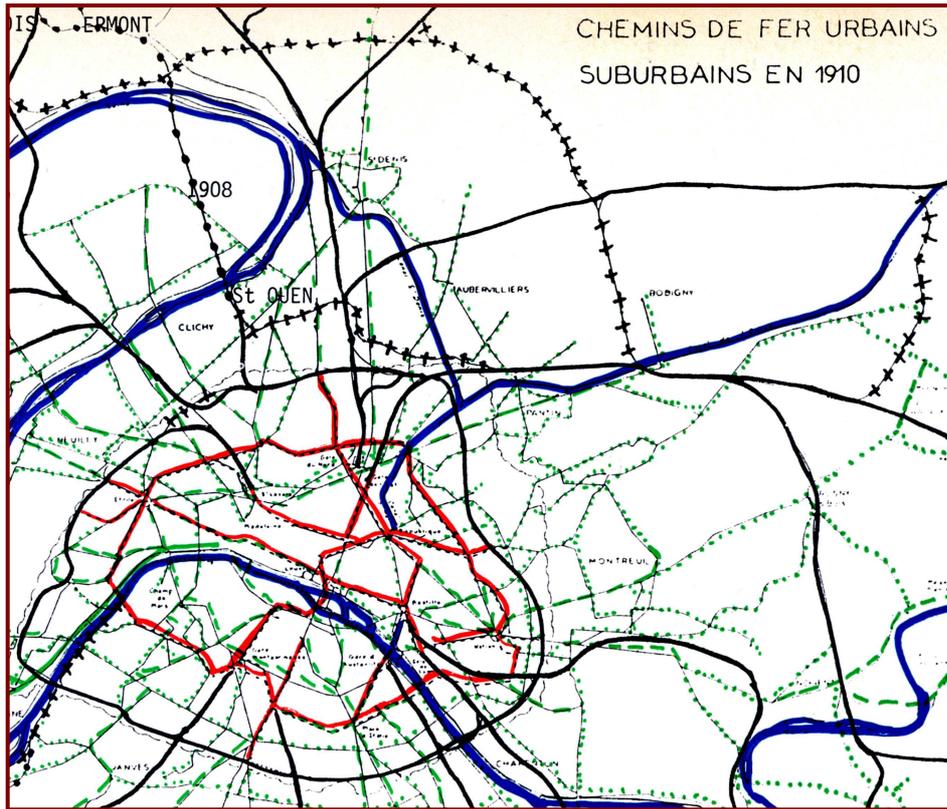
Ce tramway de Bobigny portera pendant un temps le numéro 4 bis. Par la suite le tronçon de la Folie au carrefour de Rosny sera construit et la ligne Paris le Raincy ne traversera plus Noisy le Sec mais empruntera un itinéraire plus direct tout au long de la nationale 3<sup>8</sup>.

A plusieurs reprises, la numérotation des lignes sera revue. Ainsi en 1921 le terminus du Raincy accueillera la ligne 21 A, celui de Pavillons sous Bois le 21 B, celui de Noisy-le-Sec 21 C et Bobigny 21 D. A cette époque le tramway de Bobigny change de terminus dans Paris intra muros. Les Halles remplace l'Opéra et la ligne est connue sous le matricule 99. Pour se rendre à Opéra il faut de nouveau changer à Pantin et reprendre l'ancienne ligne. Le tracé direct reprendra par la suite.



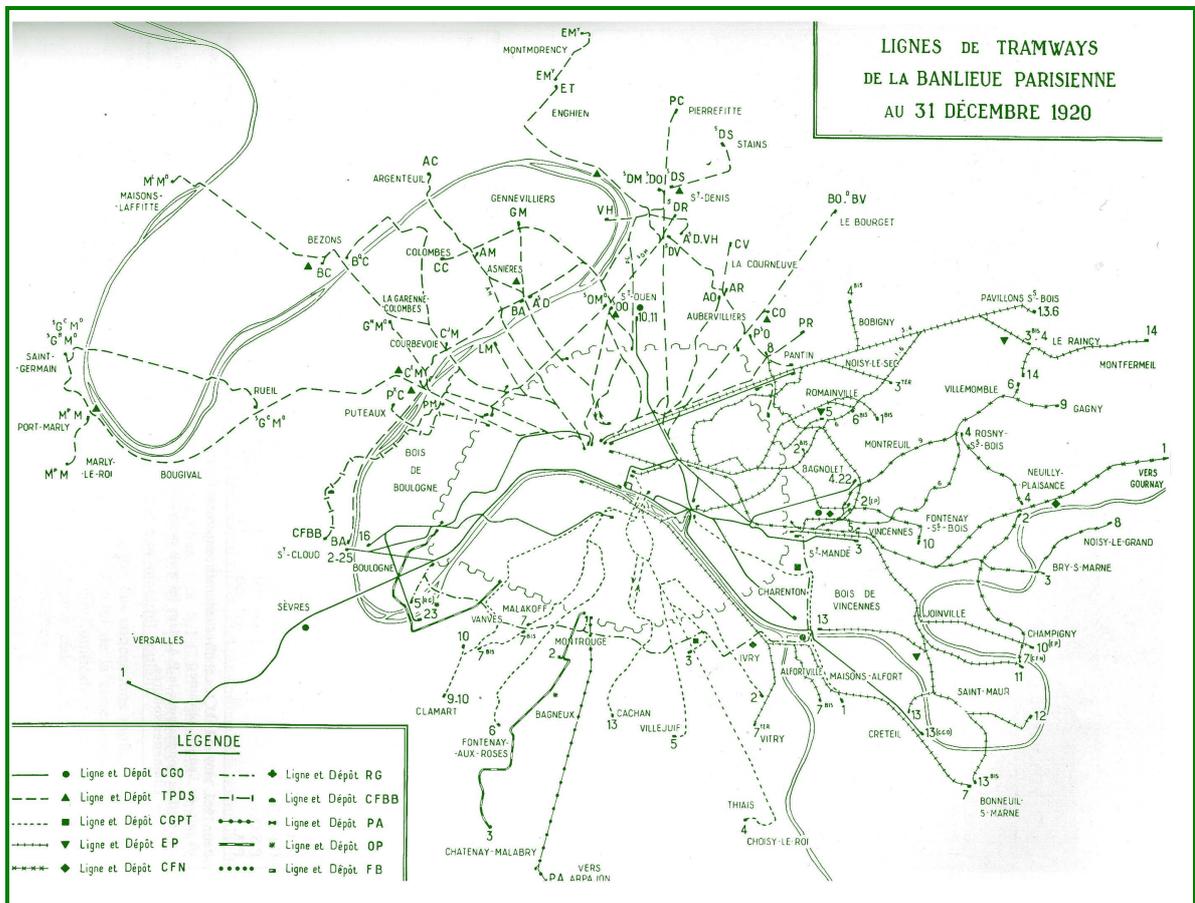
**La ligne desservant Noisy-le-Sec, part de la Place de la République et quitte Paris par le Pré Saint Gervais, in Jean Robert, les Tramways Parisiens**

<sup>8</sup> Voir plan, réseau de tramway en 1920, page suivante



**Tracé de la ligne de Bobigny**

Document dossier des Archives départementales de la Seine-Saint-Denis : l'Actuel département de la Seine-Saint-Denis de la campagne à la banlieue, 1987.



Le réseau en 1920, le tracé de la ligne de Bobigny est définitif. Il apparaît sous le numéro de ligne 4 bis

En 1926, retour au terminus Opéra et la ligne redevient 21 D Bobigny- Opéra. Le 99 devient Pantin - les Halles.

Cette ligne était très fréquentée en raison notamment de ses tarifs. Tyler Stovall rappelle que le coût d'un voyage à Paris coûtait le prix de deux livres de pommes de terre.<sup>9</sup> Il précise aussi que ce développement du transport de masse a contribué à créer une « vast ring of working-class suburbs around Paris ». En effet, à cette époque de nombreux Parisiens, essentiellement des ouvriers, chassés de la capitale par le coût du logement venaient s'installer en banlieue. La première voiture du matin sera connue sous le nom de « tramway ouvrier » et bénéficie d'un tarif avantageux. La massive présence ouvrière en banlieue façonnera ce que les historiens appelleront la « Banlieue rouge ».

Le tramway à Bobigny fût un évènement fortement apprécié. Pourtant quelques uns le traite avec une certaine distance, voire même de l'hostilité. C'est ainsi que le Pierre Landre parle du tramway de Bobigny<sup>10</sup>

*« La civilisation » envahie Bobigny avec une vitesse vertigineuse sur les ailes d'une sorte de « lourde caisse roulant dans un affreux bruit de ferraille ». Voici donc le modeste village muni d'un tramway, - chose incroyable. La guimbarde ne fait encore qu'un service réduit, des Six Routes aux abords de la capitale. Mais, un beau jour, les Bobinois lisent, avec stupeur, sur le fronton d'une voiture neuve, ce mot magique : Opéra !... Quoi, est-ce possible ?... Sans descendre, d'une seule traite, en s'installant dans un de ces élégants salons, comme jadis dans sa bagnole, on va pouvoir débarquer, tout de go, au cœur de Paris, à l'Opéra ? Et l'abbé de s'écrier sur le mode lyrique :*

*Bobigny, jusque là ignoré, méconnu, allait donc se révéler aux yeux des citoyens ! Son nom flamboierait, sur une belle pancarte, par les grandes avenues de la capitale, associé à celui de l'Opéra ! OPERA-BOBIGNY ! On lirait cela ! C'était presque la gloire. On parlerait maintenant, dans les milieux connus, de ce Bobigny qui, jusque là n'avait connu la vogue que sur le carreau des Halles !*

L'abbé cité par Pierre Landre est l'Abbé Ferret, curé de Bobigny, auteur d'une dizaine de plaquettes racontant la vie de la petite commune et de ses habitants au début du vingtième siècle. Landre cite toujours l'abbé Ferret :

*C'était beau, trop beau même. Bientôt on découvrit le revers de la médaille. Bobigny allait être submergé. Paris allait venir chez lui, pour lui dire : « Ote-toi de là, que je m'y mette ! »*

L'abbé Ferret avait vu juste. Comme le confirme l'étude de Stovall, la présence du tramway a contribué à faire de Bobigny une terre d'accueil pour les Parisiens selon un phénomène reproduit partout dans la région parisienne : les nouveaux habitants s'installent là où les commodités de transport existent ; pour le premier tiers du vingtième siècle, essentiellement le train et le tramway.

Les promoteurs de l'époque ont bien compris ce mécanisme qui n'hésitent pas à promouvoir des ventes de terrains selon le processus du lotissement. Pierre Landre, toujours à propos de Bobigny :

---

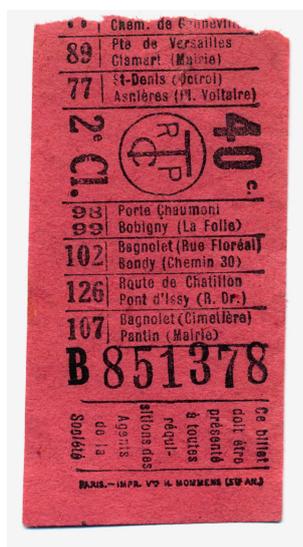
<sup>9</sup> Tyler Stovall, The Rise of the Paris Red Belt, University of California Press

<sup>10</sup> Pierre Landre, Le Christ dans la banlieue page 59, Plon, 1927

*Ce que Paris lui a envoyé, ce sont d'abord, par milliers et milliers, ses pauvres hères, ses indésirables, .....ses ouvriers, ses cheminots, ses petits employés. Il s'érige chaque mois, une centaine de constructions nouvelles. Ce point de la périphérie parisienne est, en effet, l'un des débouchés les plus accessibles à la ruée des « vaincus de la vie » qui, refoulés par la crise des loyers et l'aménagement de la zone, poussent plus loin, toujours plus loin, vers les terres au-delà de la grande ceinture.*

Les nouveaux arrivants, profitant de l'existence du tramway s'installent dans les « Lotissements ». Au début du vingtième siècle, Bobigny était encore une bourgade agricole dominée par la culture des céréales. Quelques grands propriétaires terriens en quête d'une valorisation de leur patrimoine foncier abandonnent la culture au profit de la vente par morceaux de leur terre selon le principe du lotissement. Des sociétés de vente se constituent qui promettent à de modestes gens de devenir propriétaires. Les futurs acquéreurs sont tenus de cotiser pendant des années jusqu'à la constitution du viatique nécessaire à l'achat de leur lot. Une fois celui-ci acquis, ils possèdent un morceau de terre, en plein champ, sans route, sans eau ni égout ni, bien sûr, sans électricité. Ils auront la charge, en plus de la construction de leur habitation, de réaliser, à leur frais, les aménagements de voirie. Malgré la dureté du système des milliers de familles viendront s'installer sur la commune. Annie Fourcaut<sup>11</sup> parle de 21 lotissements aménagés à Bobigny entre 1900 et la première guerre mondiale.

Cette première ligne de tramway appartenait à une compagnie de droit privé, comme toutes celles qui édifiaient le réseau parisien, la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien.



**Un ticket de tramway pour la ligne Bobigny (la Folie) à l'époque de la STCRP, durant la période où elle porte le numéro d'exploitation 99**

<sup>11</sup> Annie Fourcaut, Bobigny banlieue rouge, Les Editions ouvrières, 1986

## La Compagnie de l'Est Parisien, concessionnaire du tramway de Bobigny

Le tramway de Bobigny était géré par la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien. Dans sa magistrale étude sur le tramway Parisien, Jean Robert<sup>12</sup> nous relate l'histoire de la création de cette compagnie :

*A coté des neufs compagnies de tramway existant dans Paris et sa périphérie et de quelques lignes de banlieue isolées comme la ligne Montfermeil gare du Raincy, en 1899-190,0 se créent 6 compagnies nouvelles notamment la compagnie des Tramways de l'Est Parisien (EP).*

*L'EP reprend trois compagnies existantes : les Tramways de Saint-Maur le Tramway de Romainville et le Tramway du Raincy à Montfermeil. A l'origine de l'Est Parisien se trouvent les Tramways de Saint-Maur qui cherchent à rétablir leur situation financière. Les Tramways de Saint-Maur prennent le nouveau nom de Tramways de l'Est Parisien au moment où ils obtiennent l'autorisation d'électrifier leur réseau jusqu'alors à air comprimé (décret du 25 mars 1899). La nouvelle compagnie fusionne ensuite avec la compagnie du Tramway de Romainville (décret du 3 mars 1900) afin de constituer dans son secteur un vaste réseau de tramways électriques. Elle reprendra un peu plus tard le Tramway du Raincy à Montfermeil (décret du 5 juillet 1901).*

*Le nouveau réseau de l'EP va se constituer peu à peu, il s'étendra sur toute la banlieue est, de Bobigny au Nord à Bonneuil au sud. Les diverses lignes de l'EP convergent en deux points de Paris, l'Opéra d'une part et la Concorde d'autre part.*

Au cours de cette période d'extension des réseaux, les compagnies prennent des risques financiers qui les mettent en péril. La Compagnie des Tramways de l'Est Parisien n'échappe pas à ces menaces, Jean Robert nous précise comment elle s'en est tirée.

*La période de 1900 à 1910 est la « belle époque » des tramways parisiens. La capitale était alors sillonnée en tous sens par une extraordinaire multiplicité de véhicules, électriques, à vapeur, à air comprimé, à chevaux, funiculaires. La distribution anarchique des concessions avait conduit à un enchevêtrement de lignes parcourues par des voitures les plus disparates. Le résultat de cette anarchie apparut bientôt dans les bilans financiers des différentes compagnies. Non seulement les nouvelles compagnies étaient en difficulté mais les anciennes entreprises voyaient leurs résultats financiers empirer chaque année. La rivalité devenait de plus en plus vive entre les compagnies et un nouveau et redoutable concurrent était apparu : le Métropolitain dont le développement venait perturber les comptes d'exploitation des lignes de tramways les mieux établies. C'est ainsi qu'un projet de morcellement du réseau de l'Est Parisien entre la CGO (Compagnie Générale des Omnibus), la TPDS, (Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine) et La CGPT (Compagnie Générale Parisienne de Tramways) était étudié, mais les compagnies se défendirent avec*

---

<sup>12</sup> Jean Robert, Les Tramway Parisien, 1992, ouvrage distribué par l'auteur

*acharnement et la Compagnie de l'EP transforma ses 25 millions de dette en 25 millions d'actions et le projet n'aboutit pas !*

Ces difficultés financières de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien furent commentées par le Journal de Saint-Denis du 24 juillet 1902. Elles ont probablement retardé la mise en service du tramway de Bobigny. Elles sont évoquées au Conseil municipal du 9 mai 1902<sup>13</sup>.

## **BOBIGNY**

### **Le Tramway**

[La question traitée sous ce titre étant d'intérêt tout autant pantinois que bobignyois, nous avons avancé la place de la rubrique « Bobigny » qui d'ordinaire ne vient qu'après Noisy-le-Sec, son chef-lieu de canton].

On lit dans les journaux financiers du 19 juillet :

#### **L'Est-Parisien**

Le cours des valeurs de l'Est-Parisien continue à rester très faible.

Il oscille entre 80 et 90 francs. L'exercice 1901 n'a pas eu à supporter les charges de l'emprunt de 20 millions consenti par la Traction. Le taux annuel de l'intérêt de cet emprunt étant de 5 0/0, c'est une somme de 1 million dont il faudra tenir compte pour l'exercice en cours. L'exercice 1901 s'étant soldé par un bénéfice de 90,000 francs, il faudra que les recettes nettes de 1902 présentent un accroissement de 900,000 francs en chiffres ronds pour assurer le service de l'emprunt. Les résultats du premier semestre de l'exercice en cours ne permettent pas d'envisager une telle augmentation.

L'avenir de la société qui exploite les lignes de tramways de la banlieue-est est donc bien peu rassurant.

Voilà qui explique pourquoi les voitures de l'Est-Parisien qui devaient circuler en 1901, qu'on nous avait promises pour le 1<sup>er</sup> juillet, ne circulent pas encore.

Voilà qui explique pourquoi le dévoué maire de Bobigny, le Conseil général, les ingénieurs du contrôle et le Préfet de Police n'ont pu obtenir l'exécution des conventions passées avec la Compagnie qui recule devant les frais d'exploitation de la ligne.

Après l'intervention pleine d'ardeur des conseillers généraux, le service du contrôle a bien adressé au Ministre des rapports concluant à la déchéance de plusieurs compagnies, car la Compagnie de l'Est-Parisien n'est pas la seule qui ait épuisé ses apports. Il s'est heurté aux exclamations du ministre, effrayé des conséquences d'une déchéance immédiate jetant sur le pavé un grand nombre d'employés dignes d'intérêt.

On lit d'autre part dans les journaux des arrondissements de Paris, semaine du 17 au 23 juillet :

<sup>13</sup> Délibération du Conseil municipal de Bobigny, archives communales

### **Le trafic**

Malgré ces difficultés financières la fréquentation des tramways était bonne. Une statistique de la fréquentation des différentes lignes de tramways en 1909 nous apprend que 5 lignes dépassaient les 10 millions de passagers annuels dont, pour l'EP, la ligne Noisy-le-Sec - Opéra, qui avec 15 millions de passagers est la seconde ligne la plus fréquentée. La ligne 4 de cette compagnie<sup>14</sup>, le Raincy - Opéra a transporté 6 356 000 passagers ce qui la place en 22<sup>ème</sup> position de fréquentation sur 46 lignes transportant plus de 4 millions de passagers en Ile de France (seules recensées dans cette statistique). La ligne Bobigny – Opéra, fait partie des lignes ayant moins de 4 millions de passagers annuels. Pour le réseau, la fréquentation de l'EP était donc située à un bon niveau.

### **Le réseau se réorganise**

Au 31 mai 1910, après les dramatiques inondations dans la capitale, 13 compagnies exploitent une centaine de lignes à Paris et en banlieue dont toujours la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien qui dessert Bobigny. Les anciennes concessions sont remplacées par des nouvelles accordées en bloc par l'Etat à la Ville de Paris pour la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) et au département de la Seine pour les cinq compagnies extérieures principales dont la Compagnie des TEP<sup>15</sup>. Les concessions sont accordées pour quarante ans. Elles prendront fin théoriquement le 31 décembre 1950.

### **Conventions et tarif ouvrier**

En l'absence de lois de protection des travailleurs, les conditions de travail au début du vingtième siècle étaient particulièrement dures. Dans ses négociations avec les compagnies lors de la concession des réseaux la Ville de Paris essaie d'introduire quelques contraintes sociales concernant les traitements, les caisses de retraite, les caisses de secours et maladies, etc. Dans ses conventions, la Ville de Paris impose aussi des tarifs dégressifs notamment pour les habitants de la banlieue :

*Pour les lignes de pénétration les tarifs étaient de 15 centimes ou 10 centimes suivant les classes et les parcours de banlieue à 10 centimes et 5 centimes pour chaque section. La convention de 1910 prévoit pour les tramways extra muros une formule dégressive avec notamment la généralisation du tarif ouvrier à prix réduit. Des billets aller retour sont créés pour 5 centimes de plus que le billet simple<sup>16</sup>.*

A cette époque le billet du métropolitain est à 15 centimes en seconde et 25 centimes en première classe. Selon l'INSEE 1 F de 1910 vaut 3,45 euros en 2007. Le ticket de métro à 15 centimes équivalait à 0,52 euros en 2007.

Le problème de la tarification sociale sera une des points les plus souvent abordés par les responsables municipaux (voir le chapitre la bataille du tramway vue à travers l'action du Conseil municipal de Bobigny). Les articles étudiés dans le Journal de Saint-Denis où l'on retrouve souvent des vœux émis par le Conseil municipal de Bobigny au sujet du coût du voyage vers Paris en témoignent.

---

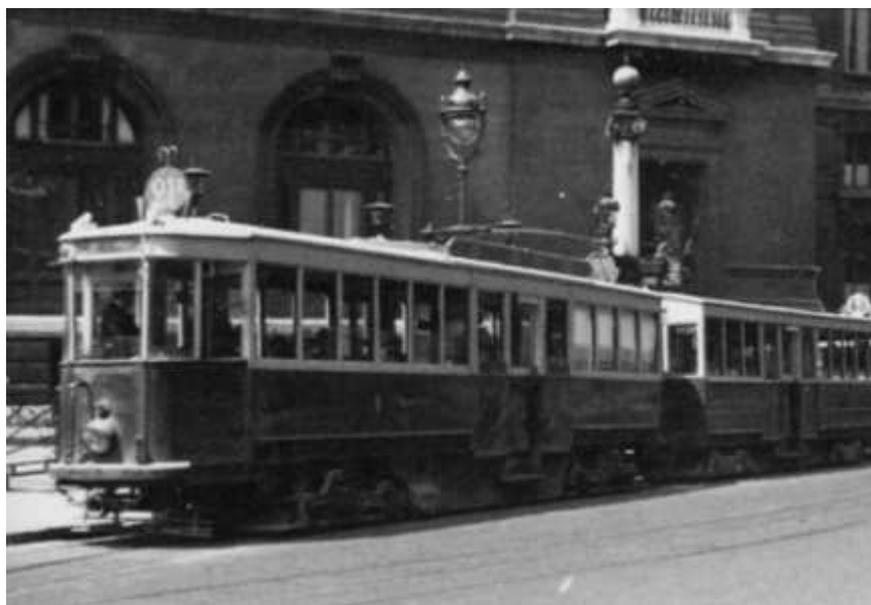
<sup>14</sup> La numérotation des lignes a souvent variée, pour Bobigny elle deviendra 21 et même 99

<sup>15</sup> Jean Robert, op. cit.

<sup>16</sup> Jean Robert, op. cit.

### **Les difficultés d'après guerre.**

Les hostilités ont pesé sur l'exploitation du tramway : matériel réquisitionné, défaut d'entretien pendant quatre ans, hausse du coût des matières premières ; pour beaucoup de compagnies, la remise à niveau des réseaux n'est plus possible sans une forte augmentation des tarifs<sup>17</sup>. Mais le rôle social joué par ce transport de masse incite les pouvoirs publics à limiter ces hausses. Dès juillet 1918 le Conseil Général de la Seine se préoccupe de la question des transports et s'oriente vers la remise en cause du système des concessions. Le département envisage donc de racheter les concessions et de confier l'ensemble de l'organisation des transports à une seule entité ; ce qui implique que la Ville de Paris renonce à tous ses droits sur l'ancien réseau municipal. C'est le système de la régie qui est retenu par un vote de l'assemblée départementale du 28 décembre 1918. La date du rachat pour six réseaux est fixée au 31 décembre 1920.

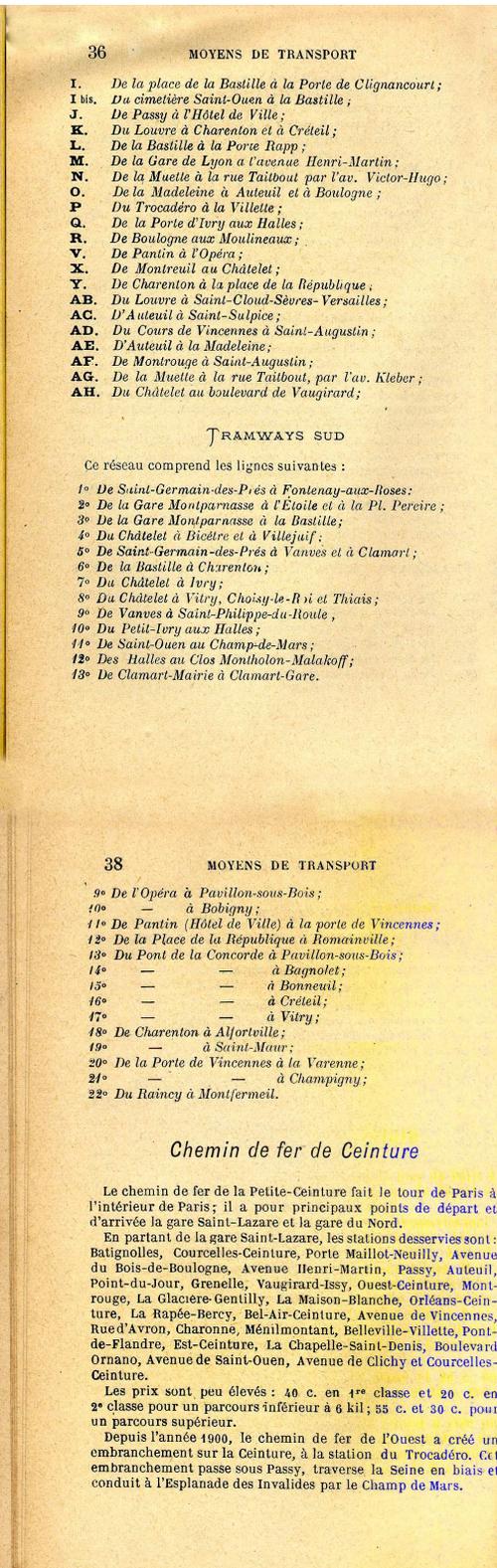
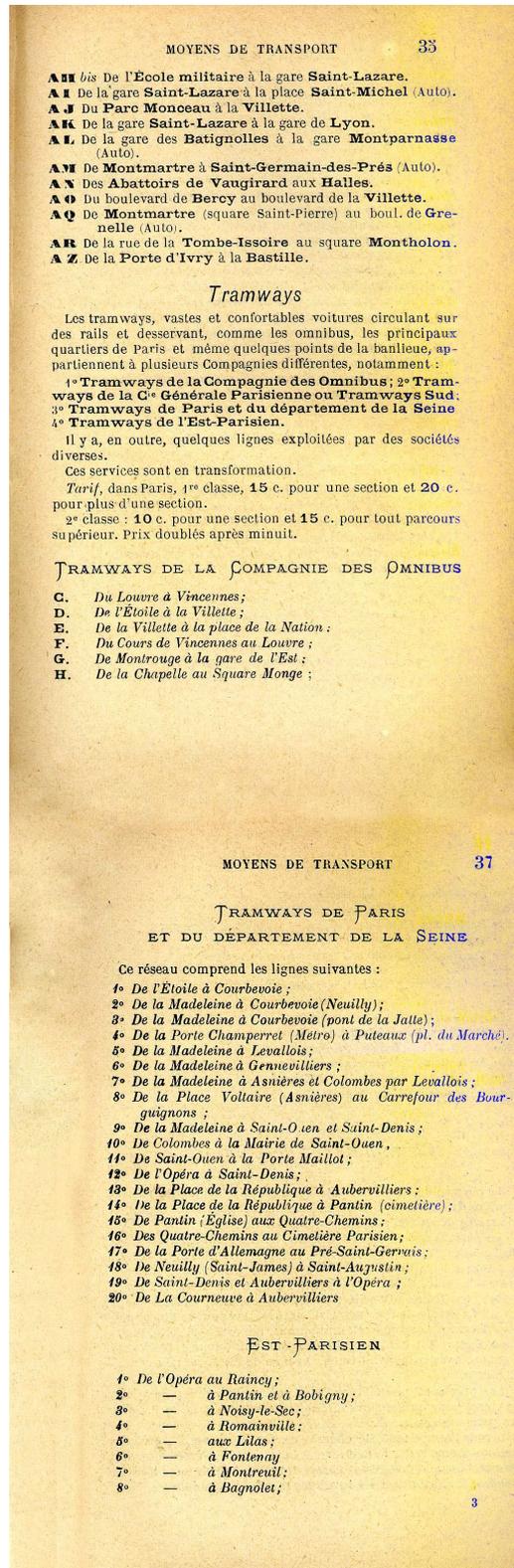


**Le terminus de la ligne 21 à l'Opéra** (cliché Jean Robert)

---

<sup>17</sup> La Compagnie de l'EP n'arrivera même pas à remettre en service sa ligne de Pavillons sous Bois

Après la réorganisation, la compagnie des Tramways de l'Est Parisien, est une des quatre compagnies de tramways en région parisienne avec les Tramways de la Compagnie des Omnibus, les Tramway du Sud, et les Tramways de Paris et du département de la Seine. D'après un guide touristique édité en 1911, la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien gère 22 lignes dont une de l'Opéra à Pantin et à Bobigny et une autre de l'Opéra à Bobigny (voir liste sur la copie du guide, pages 37 et 38). Il s'agit du même tracé.



**Paris en Poche, Guide pratique Conty, 26<sup>eme</sup> édition, Paris 1911**

# La création de la STCRP

Les conventions de rachat sont signées le 20 septembre 1920. L'exploitation en régie des anciens réseaux est confiée à une nouvelle société : la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP). Celle-ci englobe la Société des Tramways de l'Est Parisien, de ce fait la ligne de Bobigny, rejoint le réseau départemental.

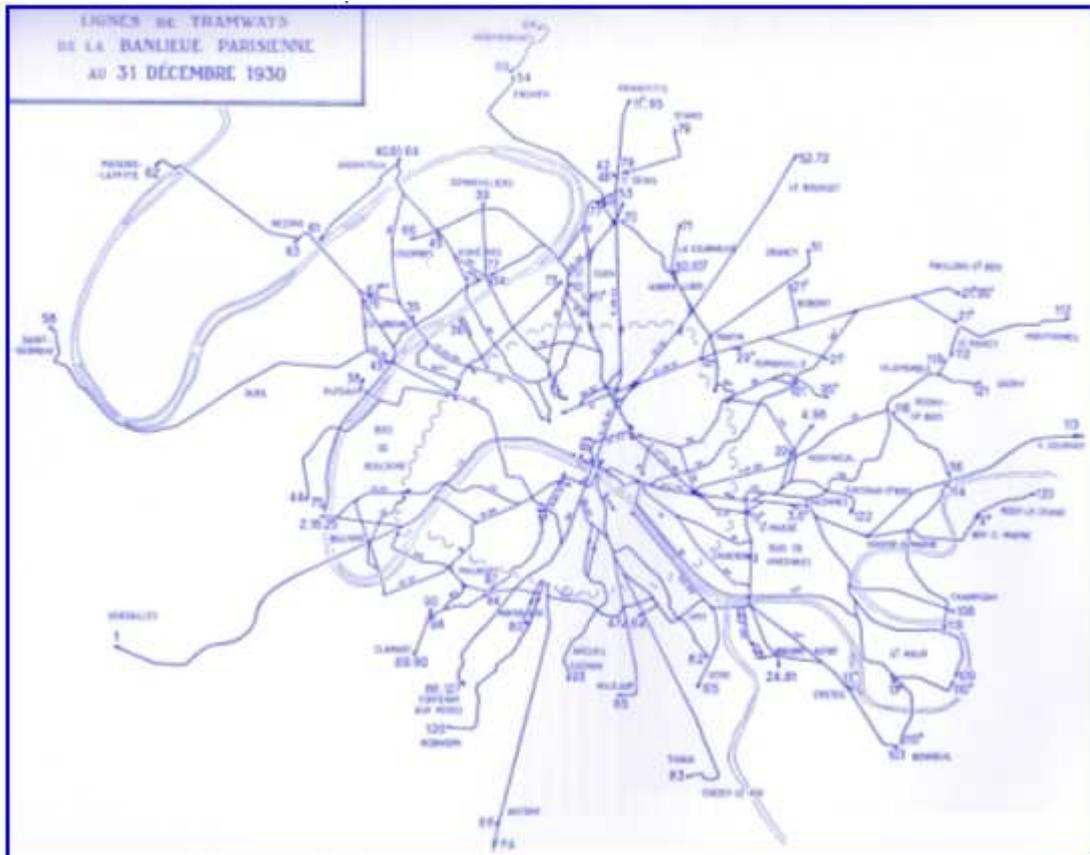
## La ligne 99 (21D)

Sa numérotation est revue. Le « 21 » reste celui de la ligne du Raincy et Bobigny – Opéra devient le « 99 ». Par la suite la ligne deviendra 21 D..

Le Bobigny – Opéra en chiffres	
Longueur de la ligne	12,1 km
Nombre de voitures affectées	12
Intervalle minimum entre deux trains	10 min
Durée du parcours	58 min

## La ligne 51

Parallèlement une seconde ligne intéresse les Balbyniens. Elle porte le numéro 51 et elle effectue le parcours de République jusqu'au cimetière Parisien de Pantin. Depuis le début du siècle, des projets de prolongement existent pour elle. Ils verront le jour au milieu des années 20 avec une desserte jusqu'à Drancy, le long de la route des Petits Ponts (actuellement Henri Barbusse) en traversant le carrefour des Six Routes.



Tracé de la ligne 51 prolongée à Drancy

Le 5 novembre 1923, le prolongement aux Six Routes est effectif. Quelques jours auparavant une fête relatée par le Journal de Saint-Denis dans son édition du 27 octobre 1923 accompagnait le premier voyage d'une voiture jusqu'aux Six Routes.

Bobigny dispose d'une deuxième ligne de tramway.

## Le 51 à Bobigny et bientôt au Drancy

**Voici une nouvelle qui va faire plaisir aux usagers de Pantin, Bobigny et Drancy.**

**Grâce aux efforts persévérants et tenaces de MM. Marsais et Renault, conseillers généraux, la première voiture de la ligne «51» a fait le voyage jusqu'à Bobigny-6 routes.**

**Si la T. C. R. P. tient ses promesses, ce tramway fonctionnera jusqu'à la mairie de Drancy, le premier février prochain.**

**C'est là un résultat qu'il faut souligner.**

**Ajoutons que cette première voiture payoisée, dans laquelle avaient pris place les représentants des contrôles de la T. C. R. P. s'est arrêtée place de la Mairie, à Pantin, où a eu lieu la réception.**

**Après qu'une coupe de champagne eut été offerte aux personnalités officielles à la mairie, MM. Auray, maire ; Marsais, Vaucou-loux et Aussenard, adjoints, et un certain nombre de conseillers municipaux prirent place dans la voiture, qui se dirigea vers Bobigny.**

**Nous réparerons de ce nouveau service et des avantages qu'il doit apporter à toute cette région qui jusqu'à présent était déshe-ritée.**

Dans son livre Pierre Landre<sup>18</sup> évoque cette seconde ligne :

*Par une maussade tombée de nuit, durant l'hiver de 1923, un prêtre, encore jeune, descendait une valise à la main, du tramway de banlieue Drancy – gare du Nord, au carrefour de la route des Petits Ponts et de la Route de Bondy<sup>19</sup>.*

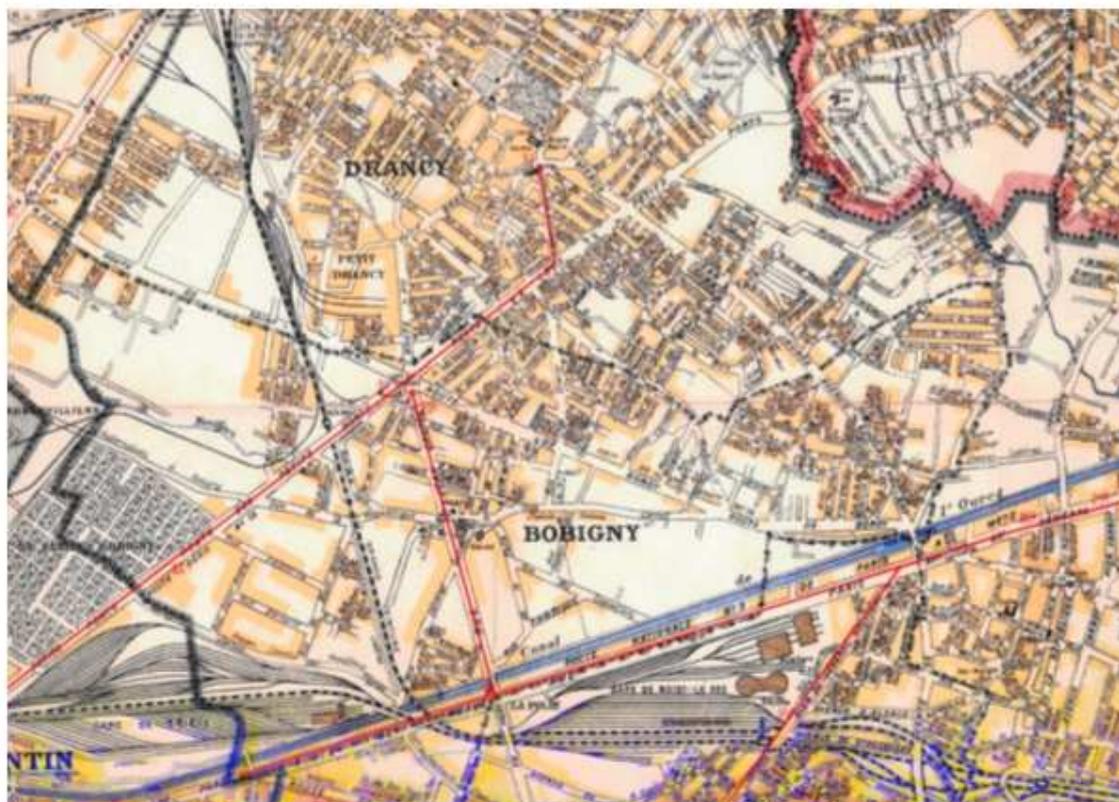


**Le terminus de la ligne 51 au Cimetière Parisien de Pantin avant son prolongement jusqu'aux Six Routes (cliché Jean Robert)**

<sup>18</sup> Le Christ dans la banlieue, op. cit.

<sup>19</sup> Rue Henri Barbusse et avenue Paul Vaillant Couturier aujourd'hui

Dès 1926 la numérotation est encore revue. La ligne 99 redevient le 21D. Elle transporte cette année là 5 131 000 passagers, tandis que la 51, prolongée jusqu'à Drancy (Ecoles) en transporte 9 537 000.



**Le réseau balbynien en 1923, le 51 passe aux Six Routes et se termine à Drancy Mairie, le 21 D arrive par la Folie et remonte la rue Jean Jaurès jusqu'à son terminus aux Six Routes**

### **Trois lignes pour Bobigny**

Avec le prolongement du 51, le 21 D et son terminus aux Six Routes et la desserte de l'avenue Jean Jaurès, les Balbyniens pouvaient aussi prendre le tramway Le Raincy Opéra à l'arrêt du Pont de Bondy, sur la nationale 3. Arrêt situé sur le territoire de Noisy-le-sec mais à la limite de l'Est de Bobigny. Les habitants du nouveau village, actuel quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir utilisaient cette ligne dès 1901.

### **La concurrence automobile.**

Durant les années vingt l'automobile prend son essor. Les pouvoirs publics cherchent à faciliter la circulation qui se fera au détriment du réseau de tramway. De plus en plus celui-ci est considéré comme gênant la trafic des voitures, gêne relayée déjà par le lobby autoroutier ! Par ailleurs les progrès accomplis par les autobus laissent penser que ceux-ci peuvent avantageusement remplacer le tramway.

Au début du vingtième siècle et jusque dans les années 20, la concurrence automobile est très modeste. En 1900 on recensait 618 automobiles à Paris, mais déjà 4067 en 1905 puis le double, 8641 en 1910 et 11326 en 1913<sup>20</sup>. En réalité, le trafic mesuré n'était pas un véritable obstacle au tramway. Ainsi pour la Porte de Pantin, par où passait le tramway de Bobigny, en 1935, après la cessation du passage des tramways, on compte : 2543 camions

<sup>20</sup> Annuaire statistique de la Ville de Paris, Imprimerie nationale, cité par Mathieu Flonneau.

et 6595 automobiles soit un total de 9659 véhicules (qui englobe encore un certain nombre de véhicules à traction animale)<sup>21</sup> ce qui est loin d'être suffisant pour considérer que le tramway est une gêne.

Après une phase d'expansion pendant la prospérité des années 20, le nombre d'usagers du tramway est en constante diminution à partir de 1929.

A l'époque, l'écrasante majorité de ses contemporains ne lui reconnaissent plus aucune vertu. Le tramway était mal perçu et techniquement anachronique. Aussi sa contestation dominait, y compris d'ailleurs chez les défenseurs des transports en commun qui préféraient le métropolitain et l'autobus. On le jugeait responsable des embouteillages dans les carrefours névralgiques de Paris. Sa disparition fût d'ailleurs accélérée à partir de 1931 date à laquelle la STCRP met en service un nouveau modèle d'autobus de 50 places pouvant atteindre 45 km/h ! Plus silencieux, plus maniable, plus rapide et en fait plus économique, ce sont les autobus, plus que la voiture qui eurent raison du tramway.

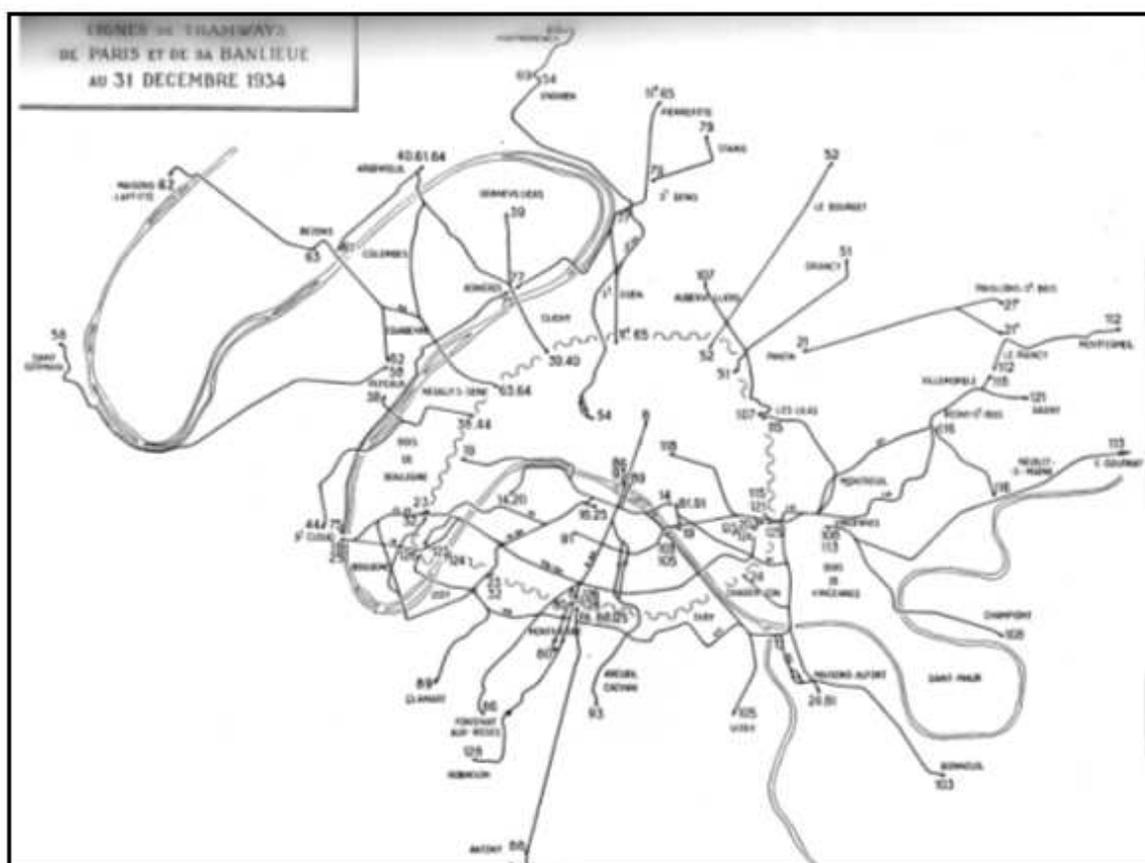
---

<sup>21</sup> Recensement de la circulation en 1935 in P Reine, Trafic automobile et réseau routier, Paris, Pédonne, 1944 cité par M Flonneau.

## La suppression du tramway

En 1929 le Conseil municipal de Paris décide la suppression des tramways intra muros dans un délai de cinq ans. Très rapidement la STCRP remplacera ses tramways par des autobus en commençant par les quartiers chics de l'ouest parisien, là où les habitants utilisent peu le tramway du fait qu'ils roulent déjà en automobile ! Des suppressions ont également déjà lieu en banlieue dont le tramway de Bobigny est une des premières victimes. La ligne 21 D du Bobigny - Opéra sera fermée dès 1926, moins de trois ans après la mise en service de la seconde ligne 51. Le quartier de l'Opéra, siège du terminus de Bobigny sera « libéré » entièrement des emprises du tramway en novembre 1933.

Pourtant, il avait été envisagé qu'une fois la capitale dégagée du tramway, le réseau en banlieue se stabiliserait. Hélas en 1932, le Conseil général de la Seine décide à son tour le remplacement systématique des tramways par des autobus. Dans ce plan du réseau de 1934, on observe que la desserte de Bobigny n'existe plus, que la ligne Opéra le Raincy a été réduite au tronçon Pantin le Raincy. La ligne 51 subsiste encore pour quelque temps mais ne pénètre plus au cœur de Paris.

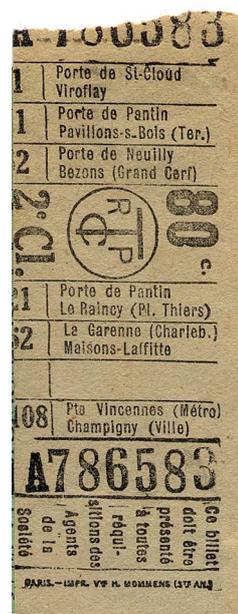


Au 1 janvier 1935, il ne subsiste plus que 50 lignes de tramway dans l'agglomération. En 1936, à son tour, la ligne 51 qui dessert Drancy par les Six Routes est fermée, dix ans seulement après la mise en service du prolongement ! La toute dernière ligne d'Ile de France, le Raincy – Montfermeil disparaît le 14 août 1938.

La fin du tramway parisien et de banlieue est bien expliquée sur le site internet du Conseil régional d'Ile de France, à la page du Syndicat des Transports d'Ile de France devenu depuis peu seul organisateur des transports publics en Ile de France :

*Le développement de l'automobile et des causes endogènes vont porter un coup fatal aux tramways en Région parisienne. Les « attaques » débutent dès le début des années 20, alors même que le réseau de tramways allait être réorganisé pour une efficacité plus grande. La Préfecture de la Seine envisageait de « dégager » les quartiers centraux de Paris, en y excluant certaines lignes de tramways pour laisser plus de place à la circulation automobile. A l'époque, la STCRP n'était pas très favorable à cette politique. En revanche, les conseillers municipaux et surtout la presse adhèrent complètement à ce futur démantèlement. Dans les années 25/30, plusieurs essais de remplacement des tramways par des autobus furent faits avec des succès divers. Mais, en 1927, l'attaque en règle se déclencha avec un rapport de la Direction générale des transports de la Préfecture de la Seine qui préconisait la suppression totale des tramways à l'intérieur du périmètre défini par les boulevards des Fermiers généraux. Aussitôt dit, aussitôt fait, les endroits stratégiques de la capitale furent systématiquement « libérés » des tramways. Mais ce n'était pas suffisant pour le lobby routier, associant constructeurs automobiles, fabricants de pneumatiques et pétroliers. Le tramway -dont certains édiles municipaux dénonçaient « l'archaïsme grossier, la bêtise profonde et la malfaisance certaine » - devait laisser la place, toute la place, aux véhicules routiers. Le Conseil général décida en 1929 la suppression de tous les tramways dans Paris dans un délai de cinq ans. Sur fond de campagne de presse annonçant des jours radieux après la mort des tramways et de débats passionnés au Conseil municipal, les tramways disparurent peu à peu, remplacés par des autobus à raison de 3 pour un tramway. Services rendus, embarras ou non -qui gênait qui ?-, rentabilité moindre du bus face au tramway, rien n'y fit, d'autant que la STCRP appuyait désormais sans réserve l'opération de transfert sur pneu. Tout ceci était le résultat d'une mauvaise politique d'implantation du tramway dans Paris. Placés parfois à contre-courant de la circulation automobile, ils constituaient une gêne indiscutable dans un Paris qui n'était plus le même qu'au début de leur installation. En outre, la technique ne suivait pas toujours. Les matériels n'étaient pas à la hauteur des attentes et la dualité du monde de captation trolley et caniveau- présentait des inconvénients majeurs et pénalisant pour tous. La décision d'étendre la mesure de suppression des tramways à la banlieue semble beaucoup plus discutable. Là, des aménagements auraient permis un meilleur partage et un bon complément au métro qui commençait sa percée hors de la capitale. Mais le lobby routier eut finalement raison du mode de transport ferroviaire. Plusieurs vagues successives de suppressions de lignes furent déclenchées des 1930, notamment dans les quartiers ouest de la capitale. A la fin de l'année, certains édiles faisaient remarquer qu'il restait encore beaucoup à faire, notamment pour mettre fin à « l'encerclement » (sic) des gares Saint-Lazare, du Nord, de l'Est, de Lyon et Montparnasse. En 1931, plusieurs lignes du centre de Paris disparurent, remplacées par de nouveaux autobus TN4A de Renault. 1932 fut une année importante dans la douloureuse fin des tramways parisiens. Les suppressions se poursuivirent à un rythme soutenu, concernant dès lors les lignes de pénétration qui furent coupées en deux : intra*

muros en autobus et banlieue en tramways. Mais surtout, le Conseil général signa l'arrêt de mort des tramways en région parisienne en décidant de l'extirper aussi de la banlieue. Ici, point de gêne des tramways, ces derniers roulant souvent à part de la circulation générale, en accotement sur ce qu'on pourrait presque appeler aujourd'hui un site propre. 1933, 1934, les suppressions allèrent... bon train. De 3138 motrices et remorques en 1930, il n'en subsistait plus que 1604 en 1934. A la fin cette même année, seule une cinquantaine de ligne de tramways était encore en exploitation. 1935, 1936 années sombres pour les tramways dont il ne restait plus que 8 lignes en service avec 348 motrices et remorques. A Paris, le coup de grâce fut donné le 15 mars 1937. Ce jour-là le dernier 123/124 reliant Porte de Vincennes à Porte de Saint-Cloud rentra définitivement au dépôt de Malakoff. Der des der, le tramway de la ligne 112 Le Raincy - Montfermeil cessait lui aussi son activité le 14 août 1938.



**Ticket de tramway pour la ligne 21 Porte de Pantin Le Raincy à l'époque de la STCRP**

**Historique de la ligne Bobigny Opéra** : ligne 21 (21 D et 99) de la Compagnie de l'Est Parisien.

- 3 mai 1893. Ouverture de la ligne Pantin – Opéra (terminus rue Courtois<sup>22</sup>).
- 13 septembre 1902. Ouverture du tronçon Pantin Bobigny, changement aux limites.
- 1 juin 1910. Bobigny Opéra direct sans changement.
- 6 août 1915. Terminus reporté aux Halles, la ligne devient Bobigny - les Halles.
- 3 mars 1924. Suppression entre Bobigny et Pantin ; le tronçon est repris par la ligne 21 D (le Raincy - Opéra)
- 26 avril 1926. Suppression totale.

**Historique de la ligne 51**, Compagnie du Tramway de Paris et du Département de la Seine

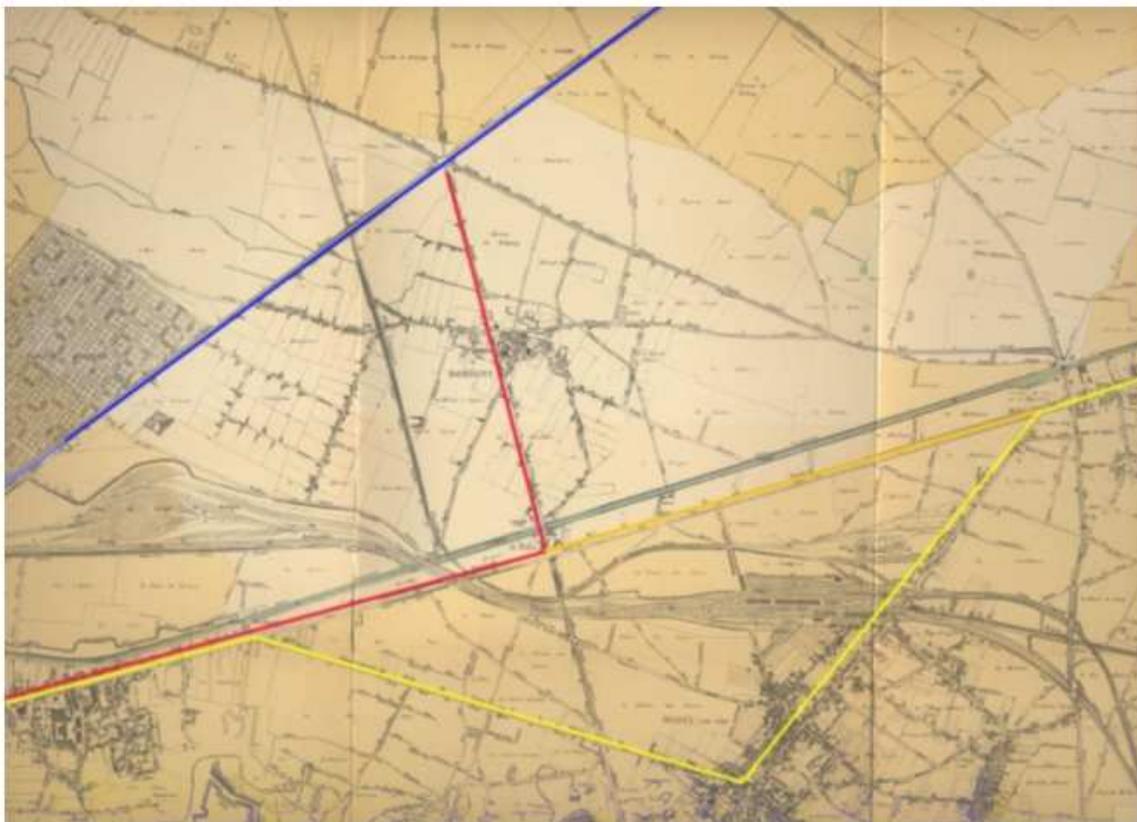
- 5 mai 1899. Création de la ligne Porte d'Allemagne – Pantin Mairie.
- 20 juin 1901. Prolongement à Pantin cimetière.
- 5 novembre 1923. Prolongement à Bobigny Six Routes.
- 18 août 1924. Prolongement à Drancy Ecoles.
- 20 novembre 1933. Suppression du tronçon République – Porte de Pantin.
- 16 juillet 1934. Suppression du tronçon Porte de Pantin – Pantin cimetière.
- 21 décembre 1936. Suppression totale

**Historique de la ligne Le Raincy – Opéra** (par Noisy puis par la RN3)

- 1 juin 1896. Ouverture d'une ligne République Romainville.
- 27 octobre 1900. Prolongement à Noisy-le-Sec, la ligne devient Noisy – Opéra.
- 2 juin 1901. Prolongement au Raincy, par la RN 3 au niveau du pont de Bondy.
- 14 septembre 1911. Déviation par la Nationale 3 entre le Pont de Bondy et la Folie.

<sup>22</sup> La rue Courtois, terminus du tramway se trouve peu après l'Eglise de Pantin dans le sens Paris province.

## L'extension maximum du réseau sur Bobigny



Plan extrait de la monographie : Etat des Communes : BOBIGNY, édité par le Département de la Seine, Montévrain 1899

**En 1901**, deux lignes frôlent Bobigny, la ligne 51 (en bleu clair) avec son terminus au cimetière de Pantin et la ligne 4 (numérotation de l'époque) en jaune qui traverse Noisy et dessert le Raincy par un passage non loin du Pont de Bondy. Ces lignes étaient probablement accessibles pour les Balbyniens vivant à l'est et à l'ouest de la commune.

**En 1902**, ouverture de la ligne principale : Bobigny Opéra (en rouge) avec son terminus aux Six Routes. C'est tout le centre de Bobigny qui est desservi. Il rassemble, à cette époque, la majorité de la population.

**En 1911**, le tronçon entre la Folie et le Pont de Bondy sera créé (en orange). La ligne du Raincy (21) ne passera plus par Noisy.

**En 1923**, la ligne 51 est prolongée du Cimetière de Pantin à la Maire de Drancy et dessert la route des Petits-Ponts (actuellement Henri Barbusse). Aux Six Routes, correspondance avec la ligne 21 D.

## La bataille du tramway vue à travers l'action du Conseil municipal de Bobigny

Au-delà des grandes manœuvres menées par les compagnies financières investissant dans ce nouveau moyen de transport moderne et prometteur, du ministère des Travaux Publics donnant les autorisations, du département de la Seine contrôlant les implantations, chaque commune essaie d'obtenir une desserte.

A Bobigny, le Conseil municipal et son maire, monsieur Boyer<sup>23</sup> sont très actifs. Une commission des transports a été créée au sein du conseil. Tous se battent pour obtenir la réalisation d'une ligne permettant de désenclaver la petite commune. A ce sujet, les comptes rendus des délibérations du Conseil municipal sont riches d'enseignements.

Dès 1896 la ville se préoccupe du tramway. A cette époque le réseau est déjà très dense dans la capitale et déborde même en banlieue. Les aménageurs parlent maintenant de « réseau complémentaire ». Romainville est déjà reliée à Paris ainsi que Pantin. Sur ce débouché est de la capitale, Bobigny et Noisy-le-Sec sont en concurrence.

Dans la délibération du **29 décembre 1896** le compte rendu<sup>24</sup> fait état des projets validés par le Conseil général de la Seine :

*« Le 23 décembre dernier, le Conseil général a adopté les conclusions du rapporteur concernant le réseau complémentaire de tramways du département de la Seine lequel comprend entre autres lignes nouvelles :*

*- la ligne Porte d'Allemagne au Cimetière Parisien (Pantin Bobigny) avec prolongement éventuel à Bobigny,*

*- celle de la Place de la République au Raincy qui après avoir traversé le Pré Saint Gervais et Pantin suivrait la route nationale n°3 jusqu'à l'avenue des Pavillons<sup>25</sup> »*

*« Il y a aussi lieu d'émettre le vœu que le projet de l'administration soit maintenu dans son intégralité. C'est à dire qu'à la sortie de Pantin elle suive la route d'Allemagne jusqu'à l'avenue des Pavillons au lieu de passer par Noisy comme le proposent les demandeurs de la concession. »*

*« Le Conseil émet le vœu : 1) que la ligne de tramway de la Porte d'Allemagne au cimetière avec prolongement éventuel jusqu'à Bobigny soit entreprise aussitôt que possible et qu'elle ait son terminus place de la Mairie à Bobigny ; 2) que la ligne Place de la République au Raincy.....soit promptement mise à l'enquête et construite conformément à ce projet sans qu'il soit tenu compte des demandes des concessionnaires qui proposent de la faire passer par Noisy ».*

L'intérêt des concessionnaires est de faire passer la ligne là où le trafic attendu serait le plus important. Hélas pour Bobigny, à la fin du dix neuvième siècle Noisy-le-Sec, est quatre fois plus peuplé, c'est d'ailleurs le chef lieu de canton ! Entre les projets proposés par le Conseil général et les sociétés qui investissent dans la construction du réseau les

<sup>23</sup> Antoine Boyer, maire de 1884 à 1908

<sup>24</sup> Tous les paragraphes en italiques sont des extraits des délibérations

<sup>25</sup> Nom de la route nationale à l'entrée de Bondy, après l'actuel carrefour de Rosny.

intérêts divergent, l'un pense aménagement de la région, les autres retours sur investissements.

En février 1897, le conseil de Bobigny revient à la charge avec comme argument qu'il existe déjà une gare de chemin de fer qui relie Noisy à Paris.

*« ... si ce projet était adopté la dite ligne passerait par Noisy. Le dit projet, appuyé tout naturellement par la municipalité de cette commune qui fait et fera certainement tout son possible pour le faire aboutir bien que la dite commune soit déjà pourvue de moyen de transport vers Paris quand Bobigny, on ne sait par quelle fatalité, n'en possède pas un seul. »*

Autres raisons mis en avant par Bobigny : les attentes d'un trajet plus direct pour les voyageurs, et des économies de gestion pour la compagnie,

*« les voyageurs venant du Raincy ne seraient pas prêts à perdre du temps par le détour à travers Noisy et qu'ils préféreraient sûrement le trajet direct et qu'en plus la compagnie aurait diminution notable des frais »*

Bobigny avance un nouvel argument plus local, la future ligne sur la route nationale 3 longerait une bande de terre en bordure du canal qu'il serait facile d'urbaniser et d'ainsi accroître le nombre d'usagers potentiels :

*« les terrains, pour être vendus par lots, se vendraient promptement et seraient bientôt couverts de maisons dont les habitants seraient autant de voyageurs pour la ligne de tramway en question donnant à ses exploitants des recettes autrement importantes que celles que Noisy pourrait leur apporter ».*

Avec le recul, il convient de reconnaître que cet argument n'était pas fiable, car même après la réalisation effective de ce tronçon en 1911, jamais les terrains ne seront construits avec des maisons d'habitation ; ils seront affectés à des constructions industrielles.

Le Conseil du **10 avril 1897** prend connaissance d'une lettre du Préfet du 31 mars qui confirme son soutien au projet passant par la route nationale 3 ; le préfet précise qu'il a transmis son avis au Ministère des travaux publics,

*« à l'effet d'obtenir l'autorisation de mettre à l'enquête ».*

La population bobignyenne soutient la municipalité au moyen de pétition. Le 10 avril, après la lettre du préfet, le Conseil analyse et relaye une pétition adressée au Ministre des Travaux publics par les habitants à l'effet d'obtenir le terminus sur l'une des places de Bobigny. Le Conseil fait remarquer que Bobigny n'est jamais aidée.

*« Considérant qu'il est avéré, ainsi que le disent les pétitionnaires que si Bobigny progresse de façon lente mais constante depuis 1891, c'est uniquement à sa situation hygiénique et topographique qu'il le doit, rien en dehors de cela n'étant venu l'aider à se développer ».*

En **septembre 1897, le 18**, le Conseil constate avec amertume que le projet mis à l'enquête privilégie Noisy le sec :

*« contrairement à ce que la commune était en droit d'espérer.... mise à l'enquête sur le projet desservant Noisy-le-Sec au lieu de suivre la nationale 3 laissant ainsi notre commune si déshéritée sous le rapport des moyens de transport ».*

Le conseil rappelle qu'il circule en ce moment une pétition tendant à obtenir la modification du tracé soumis à l'enquête. Le Conseil déléguera 4 membres pour soutenir la pétition au ministère :

*« laquelle pétition énumère de façon explicite les condoléances des habitants au sujet du manque absolu de moyen de transport et les motifs qui militent en faveur du passage par la route nationale<sup>3</sup> de la ligne de tramway en question ».*

Quelques jours plus tard, le **29 septembre 1897**, le Conseil se réunit en séance extra ordinaire pour prendre connaissance de la dite pétition. Un conseiller, monsieur Jollin fait remarquer :

*« que les habitants de Noisy et une partie de ceux de Bobigny sont hostiles à ce projet contre lequel ils mènent une campagne acharnée par des pétitions couvertes de signatures recueillies on ne sait trop où ni par quel moyen ».*

Le conseil s'engage :

*« considérant que la pétition précitée comportant plus de 500 signatures, indique de façon claire et précise que les motifs qui militent en faveur de ce projet, motifs dont le principal est le manque absolu de moyen de transport vers Paris où la plupart des habitants au nombre de 1800 sont appelés journellement pour leurs affaires ce qui les oblige à parcourir à pied 3 kilomètres pour gagner une gare ».*

Il avance comme arguments supplémentaires la possibilité de construire le long du futur tracé et aussi la largeur exceptionnelle de la nationale, 31 m de large, qui autorise la pose de voie *« qui ne gênerait en aucune façon voitures ni piétons »*, alors que selon Bobigny la route envisagée pour le passage vers Noisy est plus étroite et obligerait l'abatage des arbres. Dans ce même conseil il est question d'une autre pétition signée par 300 riverains qui s'intéressent au prolongement de la ligne arrivant au Cimetière Parisien de Pantin. Il est signifié dans le compte rendu que monsieur Collardeau, Conseiller général du canton rapporte que le Conseil Général de la Seine, dans sa séance du 8 juillet a émis un avis favorable au prolongement de la ligne de la Porte d'Allemagne jusqu'au Cimetière, mais pas de prolongement jusqu'à Bobigny. Le Conseil émet le vœu que :

*« le prolongement jusqu'au centre de Bobigny de la ligne de la Porte d'Allemagne au Cimetière ait lieu le plus tôt possible. »*

Pour se faire aider la municipalité balbynienne demande même l'aide de la ville de Paris.

Pour la municipalité de Bobigny l'enjeu de voir la commune desservie par le tramway est extrêmement important. La ville joue sur deux tableaux, le passage de la ligne Opéra le Raincy par la route nationale 3 plutôt que par le centre de Noisy et le prolongement de la ligne du cimetière Parisien jusqu'au centre ville. Dans un premier temps Bobigny n'obtiendra ni l'un, ni l'autre.

Pourtant la municipalité s'active dans toutes les directions. En novembre 1897, nouvelle réunion du Conseil municipal où une décision importante est prise après avoir rencontré le Directeur de la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine :

*« après avoir entendu nos doléances au sujet du manque de moyen de communication vers la capitale, le directeur nous dit être assez disposé à desservir Bobigny soit en faisant passer la ligne de Paris au Raincy par la Folie d'où elle emprunterait le chemin de grande communication n° 40 pour rejoindre la route départementale n° 16, soit en prolongeant jusqu'au centre de Bobigny la ligne de la Porte d'Allemagne au Cimetière Parisien ».*

Le Conseil est d'avis de réaliser le prolongement du Cimetière au centre de Bobigny et :

*« de laisser de côté celle de Paris au Raincy, si celle-ci ne devait pas suivre la route nationale 3 de l'extrémité de Pantin à l'avenue des Pavillons. »*

Un mois plus tard le **29 décembre 1897**, nouvelle réunion du conseil. Il y a du nouveau. Le maire a rencontré le directeur de la Compagnie du tramway du Cimetière qui lui a signifié que le prolongement à Bobigny :

*« pourrait se faire moyennant une subvention mensuelle de 300<sup>26</sup> F jusqu'à la place de la mairie et de 325 F jusqu'à la Place Carnot »*

Le Maire commente ensuite la réunion de la dernière commission où 14 membres sur 15 ont voté pour le passage par Noisy. Le Maire, Antoine Boyer a pourtant vaillamment défendu sa commune :

*« ayant alors demandé la parole pour protester contre l'abandon du projet primitif qui, ainsi que vous le savez, consistait à faire suivre à la ligne en question la route nationale n°3,... desservant enfin Bobigny qui depuis longtemps attend inutilement un moyen de transport quelconque vers Paris et que l'adoption du passage de la ligne par Noisy allait encore enlever ».*

Dans son exposé le maire cite le président de la Commission :

*« je dois en effet vous prévenir que l'administration, frappée de vos instances pour obtenir l'itinéraire réclamé par vos administrés a fait appeler les demandeurs en concession, messieurs Cauderay et Renard à l'effet de les inviter à étudier les moyens de vous donner satisfaction. Ces messieurs se sont rangés à l'avis de l'administration et viennent de demander la concession d'un embranchement qui se grefferait soit sur la ligne de Paris (République Pantin) déjà construite depuis longtemps, soit sur celle de Paris au Raincy à l'entrée de la route départementale n°16, embranchement qui prendrait fin au carrefour des 6 routes et passerait, pour s'y rendre par la route nationale 3 jusqu'à la Folie où il prendrait la rue de Romainville. »*

En complément, rassuré semble-t-il par ces déclarations le maire continu :

*« J'ai la conviction que pour l'instant, cette ligne donnera, en grande partie du moins, une grande satisfaction à notre laborieuse population si déshéritée sous le rapport des moyens de transport et qu'il y a lieu pour le moment de laisser de côté celle de la Porte d'Allemagne au Cimetière jusqu'au centre de Bobigny. »*

Un an plus tard le **23 septembre 1898**, le tramway est encore à l'ordre du jour du Conseil municipal. C'est un grand jour le Conseil émet un avis favorable :

*« Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête à laquelle vient d'être soumis le projet de construction d'un embranchement se détachant de la ligne principale de Tramway de Paris au Raincy, au carrefour de la route nationale n°3 et de la route départementale n°16, suivant la route nationale n° 3 jusqu'à la Folie, puis le chemin de Grand Communication n°40 jusqu'au carrefour des Six Routes à Bobigny,*

*Considérant que la commune de Bobigny est complètement dépourvue de moyen de transport avec la capitale, cela au grand regret de ses habitants au nombre de 1800, dont la plupart sont appelés chaque jour aux halles centrales pour y vendre leur produits,*

*Considérant qu'une pétition couverte de 600 signatures environ, aux termes de laquelle les dits habitants appellent de tous leurs voeux la prompte réalisation*

---

<sup>26</sup> Soit plus de 1000 € en 2007

du projet en question a été déposée à la Mairie, au cours de l'enquête, et que le Conseil municipal de Drancy a pris une délibération très favorable à ce projet, Considérant qu'il s'érige en ce moment sur la route des Petits Ponts et à trois cents mètres à peine du point terminus de l'embranchement projeté, une importante usine devant occuper 250 ouvriers environ, ce qui rend encore plus utile et plus désirable la prompte construction de cet embranchement, est certain d'être le plus fidèle interprète de la population tout entière en priant instamment l'Administration supérieure de faire le nécessaire pour que l'exécution du projet susvisé ait lieu aussitôt que faire se pourra ».

9

Ligne de Drancy de Paris au Raincy.

Construction d'un embranchement s'en détachant au carrefour de la route nationale n° 3 et de la route Départementale n° 16, pour aboutir au carrefour des 6 routes à Bobigny.

avis favorable.

Le Conseil,

Après avoir pris connaissance du dossier de l'enquête à laquelle vient d'être soumis le projet de construction d'un embranchement se détachant de la ligne municipale de Drancy de Paris au Raincy, au carrefour de la route nationale n° 3 et de la route Départementale n° 16, suivant la route nationale n° 3 jusqu'à la Folie, puis le chemin de Grande Courbe n° 110, jusqu'au carrefour des Six Routes, à Bobigny.

Considérant que la commune de Bobigny est complètement dépourvue de moyens de transport vers la Capitale, cela au grand regret de ses habitants, au nombre de 1800 environ, dont la plupart sont appelés chaque jour aux Halles Centrales pour y vendre leur produit.

Considérant qu'une pétition couverte de 500 signatures environ, aux termes de laquelle les dits habitants appellent de tous leurs vœux la prompte réalisation du projet en question a été déposée à la Mairie, au cours de l'enquête, et que le Conseil Municipal de Drancy a pris une délibération très favorable à ce projet.

Considérant qu'il s'érige en ce moment sur la route des Petits Ponts et à trois cents mètres à peine du point terminus de l'embranchement projeté, une importante usine devant occuper 250 ouvriers environ, ce qui rend encore plus utile et plus désirable la prompte construction de cet embranchement.

Est certain d'être le plus fidèle interprète de la population tout entière en priant instamment l'Administration supérieure de faire le nécessaire pour que l'exécution du projet susvisé ait lieu aussitôt que faire se pourra.

Registre des délibérations du Conseil municipal du 23 septembre 1998 (archives communales de Bobigny)

Avoir une enquête avec un résultat positif ne semble pas suffisant pour que les travaux démarrent, il manque la déclaration d'intérêt public, d'où l'inquiétude de la municipalité manifestée au cours d'un conseil tenu le **14 février 1900**.

*« pourquoi notre tramway dont l'enquête, au cours de laquelle nous n'avons eu à inscrire que des avis favorables, était terminée depuis plus de 16 mois et n'était pas encore déclaré d'intérêt public »*

Le maire explique en outre qu'il a été reçu par le chef de cabinet du Ministre et que celui-ci lui a donné l'explication suivante :

*« Monsieur le Maire, votre ligne a été concédée avec d'autres lignes à la Compagnie électrique de Paris – Romainville, mais cette compagnie ayant cédé ses droits à la Compagnie des Tramway de l'Est Parisien, ce n'est que lorsque celle-ci aura été substituée par décret à la Compagnie de Romainville que pourra être faite la concession de l'embranchement de Bobigny »*

Tout finit par arriver. Les travaux ont commencé mais se trouvent retardés d'où de nouvelles actions de la Municipalité qui sont relatées dans le compte rendu du conseil du **3 juillet 1901**, et notamment une lettre du Directeur de la Compagnie du 24 juin 1901 :

*« aux termes de laquelle il informe, en réponse à la demande qui lui a été adressée le 18 du même mois à effet de connaître quand l'embranchement de Pantin Bobigny serait exploité, que l'achèvement des travaux se trouve arrêté actuellement à la traversée des Chemins de fer de l'Est et de la Grande Ceinture en attendant que les dispositions relatives à ces traversées soient prises définitivement entre les Compagnies de chemins de fer intéressées et sa compagnie. Monsieur le Directeur dit encore que les négociations engagées sont sur le point d'aboutir. »*

Les travaux tardent mais la municipalité s'active. Le conseil du **18 décembre 1901** commente divers courriers consacrés à ces retards et évoque un autre différent entre la Compagnie du tramway et l'Administration des Postes et Télégraphe :

*« qui se trouve en désaccord avec la compagnie au sujet des frais de déplacement des lignes télégraphiques et téléphoniques, ainsi que du blocage du tramway au niveau des ponts et de la traversée des voies de chemin de fer ».*

Le conseil se préoccupe aussi de la sécurité de l'exploitation ; il intervient par un vœu pour améliorer la sécurité d'un point d'arrêt *« vœu tendant à transformer en arrêt obligatoire de l'arrêt facultatif établi au point d'intersection de la route départementale n°16 »* situé à Noisy le Sec. Conseil du **10 avril 1902**. A cette époque le centre ville de Bobigny n'est toujours pas desservi, le chantier est encore en cours. Le Conseil interpelle la compagnie sur le fait qu'il ne reste plus que des travaux mineurs à effectuer avant la mise en service et que ces travaux tardent entraînant un préjudice pour les habitants.

Le **9 mai 1902** dans un compte rendu particulièrement long, le Conseil multiplie les actions pour la mise en service. Entre autres démarches, une délégation auprès de la Compagnie du Tramway de l'Est Parisien, avec une réponse laconique de monsieur Bouton Directeur :

*« je ne peux vous fixer de façon précise la date d'ouverture au service de la ligne Pantin – Bobigny »*

Le motif est qu'il reste un différent avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est au sujet de la pose d'un poteau ! Au cours de l'entretien cité dans le compte rendu de ce Conseil, le directeur évoque la situation financière des compagnies :

*« ainsi que très probablement vous le savez, la situation des compagnies de tramways électriques est loin d'être brillante. Quelques unes d'entre elles ont déjà cessé leur exploitation sur certaines lignes. La notre n'est pas, quoique on en dise dans cette nécessité. Nous arrivons en effet, sinon à réaliser des bénéfices, du moins à joindre les deux bouts ».*

Le directeur évoque ensuite le cahier des charges de la concession qui prévoit quotidiennement, tant à l'aller qu'au retour, 40 départs avec deux voitures. Les frais journaliers s'élèvent, selon lui, à 80 F par voiture alors que la recette se monte à 30 F.

*« Je dois vous avouer que si cette charge est maintenue, nous refuserons formellement à ouvrir notre ligne. Nous proposons une seule voiture et 15 départs par jour ».*

Le conseil de Bobigny se range aux arguments du directeur et reconnaît que 15 à 20 départs par jour seraient suffisants. Le conseil s'engage à intervenir pour la modification du cahier des charges pour aider la compagnie à mettre en route le service du tramway.

Ce conseil du 9 mai 1902 se termine par un nouveau vœu « *Renouvellement d'un vœu tendant à obtenir la mise en service de la ligne Pantin Bobigny* ».

Le **8 juillet 1902** se tient une séance extraordinaire du Conseil municipal car l'engagement de mise en service au 1 juillet n'a pas été tenu. Une délégation du Conseil a une nouvelle fois rencontré le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien ainsi que monsieur Dreyfus, ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du contrôle :

*« la ligne n'a pas été mise en service le 1 juillet comme prévu du fait de contrôles techniques n'ayant pas abouti ».*

En attendant cette mise en conformité complète, le directeur propose une mise en service partielle sur le trajet Bobigny Pantin au moyen d'une seule voiture. Le Conseil se résigne à accepter la mise en service à ces conditions.

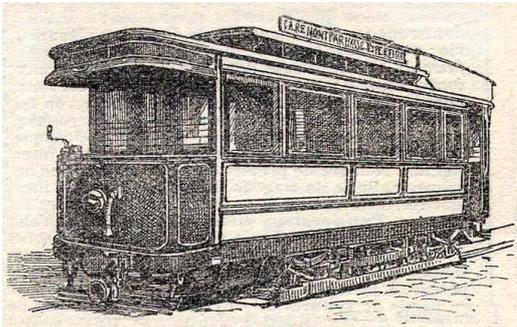
**20 juillet 1902**, toujours pas de mise en service, le Conseil municipal fait intervenir monsieur Collardeau, Conseiller général du canton. Celui-ci est reçu par le directeur de la Compagnie avec messieurs Boyer, maire et Huet, adjoint. Ils rencontrent également monsieur Hettier autre ingénieur des Ponts et Chaussées. La commission de contrôle ayant donné un avis contraire concernant la mise en service de la ligne entière, on s'achemine vers un compromis ; le départ, à partir de Pantin se ferait soit des limites soit à la hauteur de la rue Courtois. Le Conseil propose d'accepter l'ouverture d'un service provisoire entre les limites de Pantin et la place de la mairie. En outre le Conseil demande à la compagnie la réalisation d'une voie de garage au terminus des Six Routes pour faciliter les manœuvres de retour.

Lorsque le Conseil se réunit le **19 novembre 1902**, la ligne est enfin mise en service. Il faut changer de voiture pour gagner le centre de Paris mais Bobigny dispose d'un moyen de transport. Le Conseil est interrogé sur des problèmes de fonctionnement du tramway et notamment il doit se prononcer sur une demande de la Compagnie de relever ses tarifs à l'intérieur de Paris sur les lignes de pénétration. Le Conseil municipal de Bobigny, sans doute trop content d'avoir enfin obtenu son tramway, ne s'oppose pas à l'augmentation proposée :

*« considérant que la tarification projetée, si elle est approuvée, permettra aux voyageurs de faire certains parcours moyennant le prix de 0 F 15 centimes en*

*1ère classe et 0 F 10 centimes en 2ème classe, sans qu'ils puissent être astreints à payer un prix supérieur à 0 F 20 centimes en 1ère classe et 0 F 15 centimes en 2ème classe pour tout le parcours de la voiture qu'ils prendront à l'intérieur de Paris ; ne voit aucune objection à présenter au susdit projet. »*

Le tramway fonctionne. Pour gagner Paris, il faut changer de voiture aux limites de Pantin, mais, dans un premier temps, cela satisfait les Balbyniens. Peu de temps après l'ouverture de la ligne, une réorganisation des Tramways est envisagée avec un projet de ligne de Bondy à la place Monceau à Paris qui emprunterait la route nationale 3 sur tout son parcours. Après avoir donné un avis favorable lors du Conseil du **9 avril 1903**, la municipalité en profite pour faire des propositions tarifaires à la Compagnie. Elle suggère que le tarif de la section rue Courtois à Pantin jusqu'à la Folie, et celui de la section La



Folie – les Six Routes soient facturés 0 F 15 centimes en première classe et 0 F 10 centimes en seconde.

Avec la mise en service provisoire, le tramway fonctionne comme une navette et oblige à un changement de voiture. Il faut descendre aux limites de Pantin et attendre un train de la ligne Le Raincy – Opéra, parfois durant une demi-heure ou aller rechercher une voiture au terminus rue Courtois à Pantin, à 800 m à pied. Les

balbyniens expriment leur mécontentement. Ils sont relayés par la municipalité qui dans son vœu du **20 mai 1903** précise, en parlant d'eux :

*« ils sont unanimes à demander avec instance que le point de départ de la ligne Pantin – Bobigny soit reporté rue Courtois à Pantin ».*

Le **20 août 1903**, le Conseil prend connaissance de la réponse du directeur de la compagnie :

*« il n'est pas possible pour l'instant d'apporter une modification quelconque aux conditions d'exploitation de cette ligne, l'administration n'ayant pas encore statué sur le projet de modification récemment soumis à enquête ».*

Les Balbyniens restent mobilisés, cette fois pour la seconde ligne envisagée. C'est une nouvelle pétition à laquelle le conseil donne son appui le **20 octobre 1903** :

*« Après avoir pris connaissance de la dite pétition au terme de laquelle les habitants de la commune protestent contre toute idée de raccourcissement du trajet de la ligne de tramway du cimetière de Pantin sollicitent au contraire le prolongement de cette ligne jusqu'au territoire de Bobigny. »*

Le **9 décembre 1903**, toujours des pétitions, cette fois ci semble-t-il à l'initiative du maire qui mécontent de la réponse négative du directeur de la Compagnie concernant le report du point de départ à la rue Courtois a largement mobilisé la population puisqu'il est fait état de cinq feuilles de signatures.

La réponse du directeur de la Compagnie est transmise au conseil du **3 février 1904** :

*« Le directeur m'informe par lettre que sa compagnie va faire étudier pour l'été la possibilité de faire un service direct à l'Opéra au lieu du service de navette qui existe actuellement »*

Le Conseil regrette infiniment que « *le Directeur n'ait pas cru donner satisfaction aux habitants* ».

Bobigny a son tramway et Drancy veut aussi le sien. Cette commune souhaite le prolongement de la ligne du Cimetière de Pantin jusqu'au Bourget. Le **14 avril 1904**, le Conseil municipal de Bobigny appui sans réserve cette demande en approuvant une délibération du Conseil de Drancy datant du 7 février :

*« en passant par Drancy de façon à former un jour avec la ligne en construction de la route de Flandre une ligne circulaire qui rendrait les plus grands services à notre région dépourvue de moyen de transport la reliant aux communes entre elles et à la capitale ».*

Le tramway fonctionne toujours de façon provisoire et la demande de reporter le terminus rue Courtois reste d'actualité. Une nouvelle demande est formulée par la municipalité le **9 mai 1904**. Il y a une certaine confusion dans toutes les démarches entreprises. La ville réclame le report de ce terminus, alors que la compagnie étudie un tracé direct Bobigny Opéra qui semble-t-il ne convient pas aux Balbyniens. En outre ceux-ci réclament en plus, toujours au cours de la même séance le prolongement de la ligne Porte d'Allemagne Cimetière Parisien. Le maire est autorisé par le Conseil à continuer ses démarches.

A l'occasion du premier Conseil de **1905, le 10 février**, les réclamations changent de nature. Tout se passe comme si les problèmes de terminus étaient réglés puisqu'il est question maintenant de la ligne Bobigny - Opéra et que ce sont les horaires qui mobilisent les habitants. Avis favorable à la pétition tendant à obtenir le rétablissement du premier départ du matin. :

*« Vue la pétition au terme de laquelle les habitants de la commune réclamant avec instance le rétablissement du départ de la première voiture se rendant sur l'Opéra qui avait lieu à 6 heures 1 minute du matin que la compagnie a supprimée, considérant que les motifs exposés en ladite pétition sont de toute exactitude, l'approuve fermement et prie Monsieur le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien d'y donner une suite favorable »*

La qualité du service est au cœur des préoccupations des clients de la ligne. Maintenant ils réclament des arrêts obligatoires pour le tramway. Le **1 juin 1906**, le conseil :

*« invite le maire à faire le nécessaire pour obtenir de Monsieur le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien un arrêt obligatoire à la hauteur de la mairie et en face du n° 7 de la rue de Paris aux limites<sup>27</sup>. »*

Le coût du transport est une charge pour la population laborieuse de Bobigny. La compagnie a instauré un système de tarification « ouvrière » pour les premiers trains utilisés tôt le matin. Hélas la compagnie ne répond pas suffisamment à la demande. Le **14 septembre 2006**, la municipalité prend la défense des ouvriers dont le nombre est appelé à augmenter :

*« Considérant que la population ouvrière de la commune a augmenté très sensiblement mais que cette augmentation serait beaucoup plus sensible encore si elle était facilitée par des moyens de transports moins coûteux ce qui ne peut être obtenu que par de plus nombreux trains ouvriers sur la ligne de l'Est*

---

<sup>27</sup> Le secteur des limites de Pantin est, à l'époque très peu peuplé. Remarquons cependant que le Maire, Antoine Boyer habite au n° 5 de cette même rue.

*Parisien Bobigny – Opéra, que du reste l'unique train ouvrier du matin sur cette ligne est reconnu dès maintenant d'une insuffisance notoire, Emet unanimement le vœu que la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien reconnaisse comme train ouvrier les trois trains prévus au départ de sa ligne Bobigny Opéra ».*

Encore des vœux, toujours concernant la qualité du service. Le **16 août 1906**, quatre demandes sont formulées :

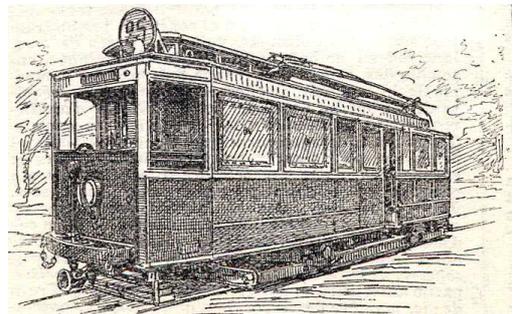
- que le service d'été actuellement en vigueur soit maintenu en hiver,
- que les deux premiers trains du matin soient désignés trains ouvriers,
- qu'un train supplémentaire parte de l'Opéra à 9 heures du soir,
- que la compagnie porte son horaire à la connaissance des voyageurs.

En plus de ces souhaits, le Conseil :

*« Emet un avis des plus favorable au prolongement de la ligne Bobigny Opéra jusqu'aux 4 routes, territoire de Drancy. »*

Cet avis est cependant assorti d'une réserve. Devant la saturation du trafic actuel, selon la municipalité, ce prolongement ne pourrait se faire qu'à la condition d'augmenter le nombre et la fréquence des trains, en particulier pour les dimanches et fêtes.

Au-delà de la défense des balbyniens, comme pour le projet Drancy - Le Bourget, la ville appuie les demandes des autres communes qui souhaitent également être desservies par le tramway, surtout quand ces nouvelles lignes amélioreraient la situation à Bobigny. Le **25 janvier 1907** il est question d'une nouvelle ligne de Paris à Vaujours sur le trajet de la nationale 3. La municipalité émet un avis favorable car cette ligne desservirait toute la façade sud de la commune. Elle permettrait aussi de raccourcir le trajet Le Raincy - Opéra, dont la ligne fait toujours le détour par le centre de Noisy-le-Sec.



Le **2 avril 1907** le Conseil se prononce sur un projet de construction d'une voie de raccordement entre la ligne le Raincy – Opéra et la ligne Bobigny – Opéra. Cette jonction entre la Folie et le carrefour de Rosny, au pont de Bondy, entre dans le projet de ligne vers Vaujours. Le Conseil

*« émet un avis très favorable à ce projet qui en mettant de nouveaux moyens de transport à la disposition des habitants ne peut être qu'avantageux pour la commune. »*

Lors de ce même Conseil, la municipalité prend une nouvelle fois la défense des utilisateurs en réclamant un meilleur service :

*« attendu que le dimanche de Pâques et le lendemain, jour férié ont suffi pour démontrer aux habitants du pays qu'ils ne doivent plus pouvoir profiter du tramway de l'Est Parisien les dimanches et fêtes pendant toute la belle saison à partir de 4 heures de l'après midi, les voitures étant toujours au grand complet au départ des 6 routes, renouvelle ses précédentes observations à ce sujet et prie instamment monsieur le Directeur de la Compagnie de l'Est Parisien de bien vouloir prendre telles mesures qu'il jugera convenables pour assurer le transport des voyageurs qui stationnent aux arrêts intermédiaires entre le point de départ et les limites de Pantin ».*

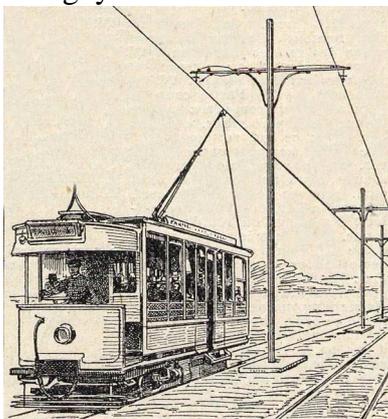
C'est toujours la question des horaires qui retient l'attention avec deux demandes récurrentes : maintenir en hiver les horaires d'été et ceux du matin destinés aux ouvriers. Le **5 octobre 1907**, nouveau voeu de la municipalité :

*« il est de notoriété publique que le train partant à 5 heures 56, rend de très grands services à la population ouvrière ».*

A la fin de **1907, le 20 décembre**, il est question d'une nouvelle ligne qui joindrait Bondy à Saint-Denis en passant par la route départementale n°10, l'actuelle rue Edouard Vaillant. La municipalité appuie bien naturellement ce nouveau projet, qui ne verra jamais le jour.

*« considérant que la commune de Bobigny n'a aucune communication rapide avec la ville de Saint-Denis quand ses habitants y ont de nombreuses relations commerciales, lacune qui serait comblée par la création de la ligne enquêtée ».*

Ce 20 décembre, il y a onze ans qu'un premier mémoire a été consacré au tramway au sein du Conseil municipal de Bobigny. Il faut mesurer le chemin accompli : le tramway fonctionne. Certes les premières lignes sont continuera d'ailleurs à se points de desserte, les économiques et aussi lignes. Il faudra attendre presque « roule », pour ce objet de cette étude.



services rendus par cette perfectibles. La municipalité battre pour les horaires, les tramways ouvriers plus pour la création de nouvelles 1923 pour qu'une seconde Bobigny. En 1908, tout ou premier tramway de Bobigny

De décembre 1896 à décembre 1907, en onze années, à 38 reprises il a été question du tramway au Conseil municipal de Bobigny. La liste des interventions figure pages suivantes.

# Liste des délibérations du Conseil Municipal où il est question du tramway

## La bataille de la mise en service

29 décembre 1896	Vœu tendant à la prompte exécution de deux lignes de tramway adoptées par le Conseil Général
3 février 1897	Vœu tendant à l'adoption définitive du projet de l'administration relatif au tramway
10 avril 1897	Communication d'une lettre de Monsieur le Préfet
10 avril 1897	Pétition des habitants tendant à obtenir le terminus à Bobigny de la ligne de tramway de la Porte d'Allemagne au Cimetière Parisien actuellement à l'étude.
18 septembre 1897	Mesures à prendre au sujet de la ligne de Tramway Place de la République – Le Raincy
29 septembre 1897	Enquête sur la ligne de tramway de Paris
29 septembre 1897	Vœu tendant à obtenir le prolongement jusqu'au centre de Bobigny de la ligne de tramway de la Porte d'Allemagne au Cimetière Parisien
20 novembre 1897	Tramway. Choix de la ligne de tramway de la Porte d'Allemagne au Cimetière Parisien
29 Décembre 1897	Tramway. Vœu en faveur de la mise à l'enquête de la ligne partant de la route nationale n°3 pour aboutir au carrefour des 6 routes par le chemin de grande circulation n°40.
23 septembre 1898	Ligne de tramway de Paris au Raincy. Constitution d'un embranchement s'en détachant au carrefour de la route nationale n°3 et de la route départementale n°16 pour aboutir au carrefour des 6 routes.
14 février 1900	Résultats de diverses démarches par le Maire au sujet du tramway, de l'installation des eaux et du projet d'emprunt
3 juillet 1901	Communication au conseil de Monsieur le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien et relative à la mise en service de notre embranchement.
18 décembre 1901	Vœu tendant à la prompte mise en service de la ligne de tramway Pantin – Bobigny.
10 avril 1902	Tramways de l'Est Parisien. Ligne de Paris Opéra au Raincy. Vœu tendant à la transformation en arrêt obligatoire l'arrêt facultatif établi au point d'intersection de la route départementale n°11 et du Chemin de grande communication n°40. Territoire de Noisy-le-Sec

10 avril 1902	Tramways de l'Est Parisien. Vœu tendant à obtenir la mise en service de la ligne Pantin – Bobigny.
9 mai 1902	Compte rendu de la démarche faite par les membres de la commission transport auprès de monsieur le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien en vue d'obtenir la ligne Pantin – Bobigny.
9 mai 1902	Renouvellement du vœu tendant à obtenir la mise en service de la ligne Pantin – Bobigny.
8 juillet 1902	Communication d'une lettre de monsieur Dreyfus, ingénieur des Ponts et Chaussées, visites faites auprès du Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien.
20 juillet 1902	Compte rendu de visites faites par monsieur Collardeau, Conseiller Général du canton, Boyer, Maire de Bobigny et Huet, adjoint au sujet du tramway au Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien. Et à monsieur Héttier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du contrôle.

### **La bataille pour la qualité du service**

19 novembre 1902	Enquête sur le projet de relèvement des tarifs dans l'intérieur de Paris par la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien. Avis du Conseil municipal
9 avril 1903	Enquête sur le projet de réorganisation des Tramways de l'Est Parisien., ligne Pantin – Opéra. Avis du Conseil municipal.
20 mai 1903	Vœu tendant à obtenir que le point de départ de la ligne de tramway Pantin – Bobigny soit reporté rue Courtois à Pantin.
20 août 1903	Communication de la réponse de Monsieur le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien à la demande du Conseil de reporter à la rue Courtois à Pantin le point de départ de la voiture de la ligne Pantin – Bobigny.
20 octobre 1903	Ligne de tramways Porte d'Allemagne – Cimetière Parisien de Pantin : Enquête sur le projet de dénomination des points d'arrêt et stationnement. Pétition des habitants. Avis favorable.
9 décembre 1903	Pétition par les habitants tendant à obtenir le point de départ de la ligne de tramway Pantin – Bobigny à la rue Courtois à Pantin.
3 février 1904	Communication de la réponse de Monsieur le Directeur de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien à la demande du Conseil en vue d'obtenir le report à la rue Courtois à Pantin.
14 avril 1904	Vœu par le Conseil municipal de Drancy tendant à obtenir le prolongement de la ligne de tramways Porte d'Allemagne – Cimetière Parisien de Pantin jusqu'au Bourget.
9 mai 1904	Tramways de la Compagnie de l'Est Parisien. Renouvellement des demandes en vue d'obtenir le prolongement de la ligne Pantin – Bobigny jusqu'à la rue Courtois à Pantin.
10 février 1905	Avis favorable à la pétition tendant à obtenir le rétablissement du premier départ du matin.

1 juin 1906	Demande d'établissement d'arrêts obligatoires pour le tramway.
16 août 1906	Vœu tendant à obtenir diverses améliorations au service de la ligne de Tramway de l'Est Parisien Bobigny – Opéra
14 septembre 1906	Vœu tendant à obtenir un plus grand nombre de trains ouvriers sur la ligne de Tramway de l'Est Parisien Bobigny – Opéra
18 décembre 1906	Vœu tendant à obtenir des modifications des horaires d'hiver
25 janvier 1907	Projet d'établissement d'une ligne de Paris à Vaujours par la route nationale.
2 avril 1907	Compagnie des Tramways de l'Est Parisien. Projet d'établissement sur la route nationale n°3 d'une voie de raccordement entre la ligne le Raincy – Opéra et la ligne Bobigny – Opéra
2 avril 1907	Vœu pour l'amélioration du service des dimanches.
5 octobre 1907	Vœu pour le maintien pour l'hiver de l'horaire actuel.
20 décembre 1907	Vœu appuyant le Conseil municipal de la Courneuve d'ouvrir une ligne de Bondy à Saint-Denis par la route départementale n°10.

## La « Guerre » des tracés

Dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle l'extension du tramway en banlieue était envisagée, encouragée par le Conseil général qui attribuait les concessions. Pour le secteur de Bobigny plusieurs projets étaient en concurrence en particulier des projets intéressant Noisy-le-Sec. Il y a un siècle déjà un contentieux entre Bobigny et Noisy-le-Sec existait à propos du tracé du tramway ! Certains projets quittaient la capitale par la Porte du Pré Saint-Gervais, d'autres par l'actuelle Porte de Pantin. Dans un article du 8 août 1897 le **Journal de Saint-Denis** parle de 4 lignes à l'étude décidées par le Conseil général et qui concernent Noisy-le-Sec. Ce même article fait état des « *revendications des populations de Bobigny et de Bondy sur le tracé de la ligne Paris – le Raincy* » qui souhaitent un tracé direct par la nationale 3, tandis que les Noiséens préfèrent un tracé par la rue de Noisy à travers Romainville.

En réponse, le 19 septembre un groupe d'habitants de Noisy écrit un long article dans ce même journal : « *mais à partir de ce moment interviennent des influences intéressées sans doute, qui vont ajouter à cet avant projet une variante qui le dénature et lui enlève tout son trafic en écartant Noisy pour faire diriger le tramway, en sortant de Pantin par la route nationale 3.....Bobigny réclame à son tour et ne veut pas non plus que le tramway passe à Noisy ; les quelques habitants de la Folie Bobigny réclament contre 10000, puisque le gros du bourg est à plus d'un kilomètre* » Ces Noiséens accusent monsieur Collardeau, Conseiller général du canton, mais aussi maire de Bondy, de vouloir avantager sa commune par un tracé direct. Démontant les arguments adverses qui insistent sur la présence dans Noisy d'une gare de chemin de fer déjà très active, les rédacteurs insinuent : « *on veut donner le change avec ces mauvaises raisons, car Bobigny semble oublier qu'il sera desservi directement de Paris et pour Paris par la ligne du cimetière Parisien et par la halte, projetée par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, vers le pont sur le canal de l'Ourcq.* ». En fait la ligne du cimetière Parisien, sera prolongée à Bobigny Six Routes seulement en novembre 1923. Quant à la halte du chemin de fer, si souvent évoquée et réclamée, elle ne verra jamais le jour !

Ce même jour, 19 septembre 1897 le compte rendu du Conseil municipal de Bobigny aborde les questions des transports. En premier la création d'une nouvelle gare sur le réseau de chemin de fer au niveau de la nationale 3. Ce projet n'aboutira jamais. Et en second, le tramway pour lequel la municipalité souhaite la prolongation de la ligne du cimetière de Pantin. Ce projet aboutira seulement en 1923. Le Conseil évoque le différent entre Bobigny et Noisy.

**Extrait du Journal de Saint Denis du 19 septembre 1897.**

### **BOBIGNY**

**Séance du conseil. — Le conseil municipal de Bobigny s'est réuni hier, samedi.**

**Question. — Tramways.**

**1° Au près de la Compagnie du chemin de fer de l'Est pour obtenir une station à Bobigny.**

**2° Au près de la Compagnie des tramways du département de la Seine, pour obtenir le prolongement de la ligne du cimetière parisien jusqu'à la mairie de Bobigny.**

**Ligne la plus importante pour la commune.**

**Pour la ligne de Paris-Raincy, il faut attendre la fin de l'enquête pour juger le différent qui existe entre toutes les communes intéressées.**

# La qualité du service

La présence d'une ligne de tramway sur Bobigny au début du vingtième siècle constitue un incontestable avantage. Mais les usagers, relayés par la municipalité se plaignent souvent des tarifs et des horaires. Le Journal de Saint-Denis revient régulièrement sur ces difficultés.

19 juin 1904

## **BOBIGNY**

La commission des transports du Conseil municipal s'est rendue samedi dernier auprès du directeur de la Compagnie des tramways de l'Est-Parisien, dans le but de s'entendre avec lui au sujet du meilleur mode de communication pouvant relier Bobigny à Paris.

A défaut du prolongement du service de Bobigny aux limites jusqu'à la rue Comtois, solution avantageuse entre toutes, il a été décidé que le tramway continuerait l'essai commencé, c'est-à-dire irait à des heures régulières et d'après un tarif donné, de Bobigny à l'Opéra en suivant, à partir des limites, le trajet de la ligne Raincy-Opéra.

La direction des tramways a cependant fixé à 0 fr. 15 le prix du transport jusqu'à la rue Comtois malgré les efforts de la Commission et de la municipalité, tendant à abaisser ce tarif à 0,10, prix payé précédemment.

Le Conseil municipal devra diriger les démarches à entreprendre dans ce but.

En somme, les résultats acquis semblent jusqu'à présent fort appréciables et ne peuvent que servir dans une large mesure à la prospérité et à l'accroissement de la commune.

Nous reparlerons d'ailleurs de cette question, après l'avoir approfondie; et nous espérons que les efforts tentés dans cette voie ne seront pas vains.

ÉVIN,

Conseiller municipal.

8 septembre 1906

## **BOBIGNY**

A l'Est-Parisien. — La municipalité multiplie ses démarches auprès de cette Compagnie afin d'obtenir un plus grand nombre de voitures le dimanche et un service d'ordre aux différentes stations, ce qui éviterait bien des bousculades.

Nous joignons nos instances à celles de l'administration municipale, afin que les nombreuses familles qui viennent chaque dimanche respirer le bon air de Bobigny sur son beau plateau de verdure ne soient plus obligées, pour regagner leurs domiciles, de faire le trajet à pied soit jusqu'à Pantin, soit jusqu'à Noisy-le-Sec, les voitures de service en trop petit nombre, sont toujours ornées de la plaque réglementaire « Complet ».

Un bon mouvement Monsieur le directeur de l'Est-Parisien.

18 novembre 1906

## **BOBIGNY-DRANCY**

A l'Est-Parisien. — Les ouvriers de notre région qui travaillent à Paris réclament avec instance le rétablissement du service ouvrier du tramway de 5 h. 56 du matin qui a été supprimé. Pourquoi ?

Connaissant tout le dévouement qu'apporte M. Collardeau, conseiller général du canton de Noisy-le-Sec, nous sommes certains qu'il fera les démarches nécessaires auprès de l'administration de cette Compagnie afin qu'elle donne satisfaction à la juste réclamation de notre population ouvrière.

6 décembre 1906

## BOBIGNY

**Y arriverons-nous ?**— Notre population attend impatiemment qu'une entente intervienne entre notre municipalité de la Compagnie des tramways de l'Est-Parisien.

La population ouvrière de Bobigny-Drancy, par la voie de nos municipalités réclame à grand cri le rétablissement du train ouvrier qui partait à 5 heures 56 du matin.

La Compagnie prétend qu'elle ne peut pas modifier son horaire, mais alors que MM. Boyer et Labry, maires de Bobigny et de Drancy, s'adressent à M. Collardeau, notre dévoué conseiller général, pour le prier d'intervenir auprès de M. Lépine, préfet de police,

pour qu'il autorise cette modification, ce qu'il ne saurait refuser.

Allons, messieurs nos édiles, un peu de nerf, que diable ! si vous voulez que vos électeurs pensent à vous dans dix-huit mois.

L'HERMITE DE LA PLAINE.

3 juillet 1908

## Bobigny

**Nos tramways.** — Nous rappelons à nos lecteurs que la Compagnie de l'Est Parisien a organisé, les dimanches et jours d'affluence, un service supplémentaire : Bondy (rue de la Croix), place de la République par la route nationale n° 3, Bobigny (la Folie), Pantin, Pré-St-Gervais, Buttes-Chaumont.

Les passages à la Folie, des voitures venant de la rue de la Croix, auront lieu aux heures ci-après : 2.06, 2.46, 3.26, 5.21, 6.01, 6.41, 7.21, 8.01, 8.41, 9.21.

Les départs de la place de la République sont effectués à : 10.40, 11.20, 1.00, 1.40, 2.20, 3.00, 3.40, 4.20, 6.15, 6.55, 7.35, 8.15.

Espérons que ce service fasse bientôt place à un passage quotidien.

9 juillet 1908

## Bobigny

**Conseil Municipal.** — Le Conseil Municipal de Bobigny s'est réuni en séance publique, le vendredi 26 juin, à 6 heures et demie du soir : à l'exception de M. A. Dory, excusé pour cause de maladie, le Conseil est au grand complet.

M. Jacquelot, maire, ouvre la séance. Le secrétaire lit le procès-verbal de la dernière séance qui est adopté. On passe à l'ordre du jour :

Le Conseil,

Prend en considération une pétition tendant à obtenir de la Compagnie des Tramways de l'Est Parisien la création d'un deuxième départ ouvrier à 5 h. 56 ou 5 h. 59. D'après un contrôle qui a été établi du 13 mai au 13 juin, il est démontré que les voitures accouplées du premier départ transportent en moyenne 90 voyageurs, c'est-à-dire qu'elles sont au complet. Or, si la deuxième voiture ne transporte en moyenne qu'une vingtaine de voyageurs, cela tient à ce que justement, ce train n'est pas ouvrier et que beaucoup préfèrent aller à pied jusqu'à la barrière que de dépenser 0 f. 60 ou 0 f. 70 aller et retour.

Il est également demandé que le terminus de Bobigny soit éclairé. Enfin, sur une proposition de M. Huet, on demandera à la Compagnie la création de deux trains supplémentaires de l'Opéra à Bobigny entre 7 h. 1/2 et 8 h. 1/2 pour le retour des halles, le matin.

La Commission des transports se réunira le lundi 29 juin, à l'effet d'étudier la question des horaires et les modifications à apporter au service, notamment la création, les dimanches et jours d'affluence, de trains partant pour la mairie de Bobigny, toutes les voitures venant des 6 routes étant toujours complètes au départ.

12 août 1909

## **Bobigny**

**Pour le tramway.** — La Fédération des voyageurs a sollicité et obtenu l'appui du Conseil pour la demande de rétablissement du tramway partant à 5 h. 41 du soir de l'Opéra.

8 juin 1911

## **Bobigny**

**Conseil municipal.** — Compte rendu de la dernière séance,

— Il sera demandé à la Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien que les prix des places et les changements de section soient indiqués par des plaques ou tableaux à l'intérieur des voitures.

— Le Conseil émet également le vœu que la voiture du matin qui vient d'être supprimée soit rétablie, mais en fixant le premier départ avec une seule voiture à 5 h. 30' et le second avec deux voitures à 5 h. 50.

19 mars 1921

**LES TRAMWAYS.** — Les doléances des populations banlieusardes se multiplient depuis quelque temps, à propos du service des tramways. Elles sont le résultat d'une mauvaise compréhension des besoins des travailleurs, par les nouveaux dirigeants de la Compagnie des Transports en commun, qu'on dit pourtant animée d'excellentes intentions.

C'est ainsi que le public proteste contre le report à 6 h. 28 du tramway ouvrier de 6 h. 55; c'est une perte de temps de 30 minutes pour les ouvriers et ouvrières qui veulent bénéficier du tarif réduit.

De plus, de 5 h. 48 à 6 h. 48, les départs étaient assurés toutes les 10 minutes. Or, maintenant, trois de ces départs viennent d'être supprimés, précisément à l'heure où les communications ont besoin d'être fréquentes et rapides.

Est-ce logique? Certes non, et M. Clamamus, maire de Bobigny, s'emploie activement en ce moment, à faire remédier à cette situation.

4 juillet 1915

## **L'amélioration du service des Tramways**

Nos lecteurs trouveront en première page, les détails sur le grand débat qui s'est ouvert au Conseil général de la Seine, au sujet de l'exploitation des lignes de tramways dites « de pénétration ».

Depuis longtemps déjà, nous luttons pour l'amélioration de ces services et dans un de nos derniers numéros nous avons vivement réclamé au nom de la population de Bobigny, et particulièrement pour le bien de tous ceux qui vont travailler à Paris, des voitures supplémentaires, sur notre ligne.

Comme l'avait estimé le Conseil municipal, lors d'une de ses dernières séances, nous avons dit que les départs de l'Opéra n'étaient pas assez nombreux, au retour, le soir, pour Bobigny.

Une délégation du Conseil avait été nommée pour aller réclamer auprès du directeur de la Compagnie de l'Est-Parisien.

Malgré les récriminations mal fondées de ce fonctionnaire, la pression énergique des membres de la Délégation balbynienne eut raison de ses résistances, et depuis le 27 juin, un nouveau service est appliqué sur la ligne.

Il comporte des départs plus nombreux le matin, pour aller à Paris et le soir il y a en partance de l'Opéra une voiture tous les quarts-d'heure, à destination de Bobigny.

D'autre part, le train ouvrier de 5 h. 55, le matin, comprend maintenant trois voitures au lieu de deux. C'est encore un

succès dû aux efforts du Conseil municipal et de son dévoué maire, M. Boudier.

Pour terminer, donnons « un tuyau » aux Balbyniens.

Il paraîtrait que la ligne de Bobigny, aurait prochainement son terminus changé de l'Opéra; il serait transféré aux Halles.

La Compagnie de l'Est-Parisien, pourrait faire mouvoir ses tramways et y adjoindre alors des balladeuses, ce qui lui est parait-il, impossible de réaliser en ce moment, étant donné l'encombrement de la rue du 4-Septembre.

10 septembre 1921

# L'amélioration des Transports pour Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec

## Une utile intervention de M. Renault, Conseiller général

Notre ami M. Renault, conseiller général du canton de Noisy-le-Sec, ne cesse de s'entretenir auprès des pouvoirs publics pour faire aboutir les justes réclamations dont il est saisi et ses heureuses interventions sont toujours l'objet de la plus minutieuse attention.

Au cours de la séance du 8 mars 1921, M. Renault faisait notamment renvoyer, pour étude, à l'administration, diverses propositions d'amélioration des conditions de transports en commun.

M. Leullier, préfet de police, vient de faire connaître au Président du Conseil général que les suites allaient y être données.

Un grand nombre de ces propositions, a-t-il écrit, concernant des modifications de tarifs ou des aménagements comportant des dépenses de premier établissement ne pourront être examinées qu'au cours des études d'ensemble relatives à la réorganisation des Transports en commun.

En ce qui concerne les autres propositions formulées par M. Renault, j'ai l'honneur de vous faire connaître ce qui a été décidé :

**Rétablissement jusqu'à la Concorde de la ligne Pavillons-sous-Bois-Concorde** qui, actuellement, s'arrête à la Bastille. Augmentation du nombre des départs de cette ligne jusqu'à Pavillons-sous-Bois.

Le S.T.C.R.P. a demandé l'envoi de cette ligne au Louvre et la question a été soumise au Comité consultatif des Transports en Commun qui a donné un avis défavorable. Par ailleurs, la reprise de l'exploitation sur la partie de cette ligne comprise entre la Concorde et la place de la Bastille me paraît pas présenter un très grand caractère d'urgence. Le terminus de cette ligne a été ramené à la Bastille depuis le mois d'août 1914 à cause des résultats notablement insuffisants de l'exploitation et cette mesure n'a donné lieu, à ma connaissance, à aucune réclamation des habitants des quais de la rive gauche qui restent desservis par les autres lignes Est-Parisien du terminus de la Concorde et qui sont à faible distance du boulevard Saint-Germain où ils trouvent d'autres lignes les conduisant vers la Bastille.

Cette question pourra être reprise utilement, à mon avis, au cours des études d'ensemble relatives à la réorganisation des Transports en Commun.

Quant au prolongement de la ligne jusqu'à Pavillons-sous-Bois, il ne s'impose pas les jours ouvrables. Les dimanches et fêtes, ce prolongement est actuellement prévu par les horaires du

19 juin 1921.

**Rétablissement d'un départ à intervalle régulier de l'Opéra pour Pavillons-sous-Bois** et prolongement jusqu'à Pavillons du trajet de la voiture Opéra-Romainville.

L'horaire du 19 juin 1921 prévoit un départ de l'Opéra (4 septembre) à 23 h. 30, lequel assure à Noisy-le-Sec (après la correspondance avec le train de Paris (Est) et un départ à minuit 15 minutes à Pavillons, 1 h. 30).

A. Rétablissement sur les lignes n° 3, 3 bis et 4 des départs de Paris après minuit.

B. Augmentation du nombre des départs sur les lignes n° 3, 3 bis et 4 le matin, au départ de Pavillons-sous-Bois, le Raincy et Bobigny, et le soir, au départ de Paris.

C. Création de nouveaux services entre la rue Courtois à Pantin, Pavillons et le Raincy à 17 h. 17, 17 h. 30, 18 h. et 18 h. 30.

A. Le S. T. C. R. P. a mis en service le 3<sup>e</sup> juillet 1921, sur les lignes du groupe 21 (anciennes lignes 3, 3 bis et 3 ter) de nouveaux horaires comportant des départs de la rue Glück à 23 h. 40, 23 h. 55, 24 h. et minuit 12 pour les destinations de Noisy, Pavillons-sous-Bois, le Raincy et Pantin, qui appartenaient comme actuellement à d'autres lignes.

B. Les horaires ci-dessus améliorent sensiblement la situation des lignes du groupe 21 par rapport aux horaires d'hiver 1920-1921. Pour la ligne Bobigny-Les Halles (ancienne ligne 4 bis) un horaire rédigé dans le même esprit est actuellement en préparation.

C. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1921, 4 départs de Pantin pour Pavillons-sous-Bois et le Raincy sont mis en route à 17 h. 10, 17 h. 40, 18 h. 10 et 18 h. 40.

Accomplissement par les voitures de Bobigny, qui cessent leur service à Pantin, de leur itinéraire complet.

La situation signalée par M. Renault a cessé et tous les trains, après 20 h. 30, vont de bout en bout de la ligne.

A. Augmentation des services des lignes 1, 3, 3 bis, 4 et 5 les dimanches et fêtes.

B. Création d'un service supplémentaire sur la ligne n° 1 entre l'Opéra et le Chemin n° 30.

A. Les dimanches et fêtes, tout le matériel est mis en service.

Les horaires du 19 juin (ancienne ligne 1) 1<sup>er</sup> juillet (anciennes lignes 3, 3 bis et 3 ter) et 7 juillet (ancienne ligne 5) prévoient des augmentations de départs importantes sur les horaires d'hiver 1920-1921.

B. Un service supplémentaire entre l'Opéra et le Chemin n° 30 ne s'impose pas actuellement.

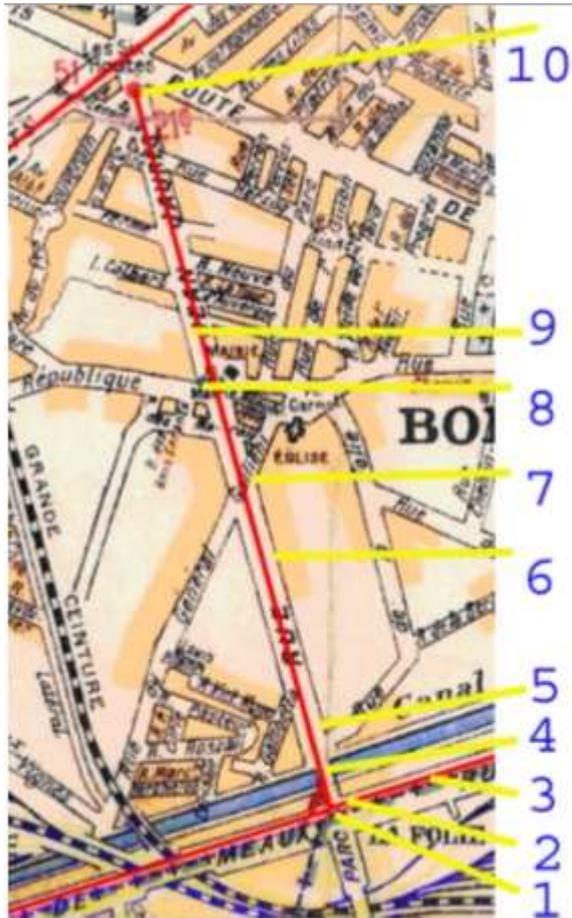
Cependant, comme la route de Roany est un centre pour les voyageurs en provenance et à destination des localités desservies par la ligne 26, Pavillons-sous-Bois-Opéra, un service supplémentaire entre le Chemin 30 et l'Opéra (4 septembre) entre la Fougère de Pavillons et l'Opéra a été mis en service à partir du 19 juin dernier.

Le Préfet de Police,

Robert Leullier.

En lisant cette lettre, on peut se rendre compte des nombreuses améliorations obtenues par M. Renault depuis le 15 mars 1921. M. Renault ne se déclare pas satisfait de la réponse de l'administration en ce qui concerne la ligne Pavillons-Concorde et le prolongement jusqu'à Romainville du trajet de la voiture Opéra-Romainville.

# Le Tramway 21 en images





Cartes postales collection Jean Joubert

- 1- Carrefour de la Folie, la voie de gauche va vers Paris, celle devant soi va vers la rue Jean Jaurès.
- 2- La voie après le pont au dessus du canal de l'Ourcq. Au fond le tramway tourne vers Paris.
- 3- Quartier de la Folie, la ligne directe vers le Raincy.
- 4- Voie sur la rue Jean Jaurès au niveau du pont du canal de l'Ourcq.
- 5- Voie sur la rue Jean Jaurès au niveau de la rue de la Folie (sur la droite).
- 6- Voie sur la rue Jean Jaurès au niveau de l'actuel Lycée Louise Michel.
- 7- Voie sur la rue Jean Jaurès au niveau de la rue de la Justice (angle de la Cité Karl Marx, près de la voie de chemin de fer).
- 8- Voie sur la rue Jean Jaurès au niveau de la rue de la République, actuellement place de la Libération.
- 9- Voie sur la rue Jean Jaurès au niveau de l'Impasse Jean-François Lemaître (sur la gauche).
- 10- La voiture au terminus des Six routes dans la position de retour vers Paris.

## Le Tramway 51 en images



Cartes postales collection Jean Joubert (sauf 2, la Vie du rail)

1- La voie sur la rue Henri Barbusse dans la montée vers la gare en direction de Drancy.

2- Le 51 passe au dessus des voies de la Grande ceinture au niveau de la gare de Bobigny.

3- Voie du 51 franchissant le carrefour des Six Routes. Au fond, le terminus du 21 rue Jean Jaurès.

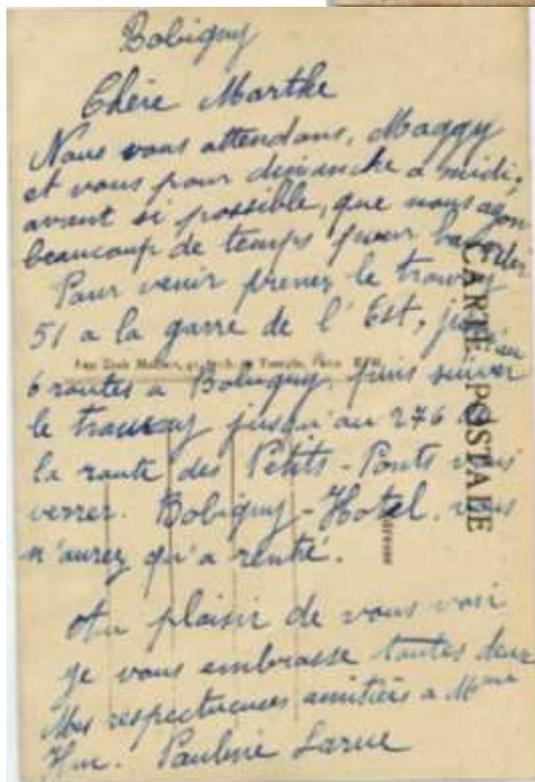
4- La voie au travers du carrefour des Six Routes au fond la direction Pantin.

## Le tramway dans la correspondance balbynienne



Pour se rendre à Bobigny il suffit de prendre le tramway !

Le 22 mai 1909, pour venir à Bobigny il suffit de prendre le tramway à la Porte Petit pour Bobigny et descendre au bout.....



Pour venir prenez le tramway 51 à la gare de l'Est jusqu'aux Six routes à Bobigny

Cartes collection Jean Joubert

# Le tramway en faits divers

9 juillet 1903

## BOBIGNY

### Tamponnement

Un cheval vicieux, attelé à une voiture chargée de meubles, effrayé par le tramway, a reculé trop vivement; et le véhicule a été tamponné. Le conducteur, nommé Alaplantide, a été légèrement contusionné.

28 août 1904

## BOBIGNY

**Accident de tramway.** — Le 24 courant à 6 heures 1/2 du matin, M. Lemaire Eugène, maraicher, Mme Lemaire sa femme et M. Frelicot, son beau frère, revenaient d'un mariage dans une tapissière conduite par ce dernier en longeant la voie de la ligne de l'Est-Parisien « Bobigny-Opéra », quand arrivés en face le N° 18 de la rue de Romainville ils furent tamponnés par l'un des tramways faisant le service de cette ligne qui se dirigeait au terminus du Carrefour des six routes.

La voiture de M. Lemaire, prise en écharpe, fut brisée et mise hors de service; lui et son beau-frère en ont été quittes pour la peur. Malheureusement il n'en a pas été de même pour Mme Lemaire qui a été ramenée à son domicile dans un lamentable état. Les médecins qui lui ont prodigué des soins n'ont pu se prononcer sur la gravité de ses blessures. Toutefois, à moins de complications, sa vie ne paraît nullement en danger.

3 juillet 1908

**Accident.** — Un habitant de notre commune, M. Fourrier fils, conduisait une voiture, lorsque, arrivé au croisement des tramways, près de la Mairie, il voulut se ranger. Mais il tomba si malheureusement que la roue de sa voiture le blessa au pied gauche, à la jambe et à l'épaule droite.

Nous souhaitons à M. Fourrier un prompt rétablissement.

11 juin 1905

## BOBIGNY

**Encore une collision de tramways.** — Décidément, la Compagnie des tramways de l'Est-Parisien a dû prendre la résolution de détruire, petit à petit, les habitants de la banlieue.

Après les accidents de Noisy-le-Sec, où une quarantaine de personnes furent blessées, et celui de Fontenay-sous-Bois, où vingt-deux l'ont été également, voici l'accident de Bobigny :

Dimanche, vers 2 heures de l'après-midi, une collision s'est produite entre les tramways 76 et 38, à la station de la Mairie, à Bobigny.

Par suite de la violence du choc, neuf personnes ont été blessées, dont trois grièvement.

L'une d'elles a dû être transportée à l'hôpital Lariboisière; bien qu'elle ait reçu de multiples contusions, elle ne paraît pas en danger de mort.

L'enquête ouverte établira les responsabilités de ce nouvel accident.

Il y a là, croyons-nous, un défaut d'organisation dans les services, et un laisser aller dont la direction seule est responsable.

Il y a lieu de sévir énergiquement contre l'administration de cette Compagnie, qui, par son incurie, met la vie de plusieurs personnes par jour en péril.

24 décembre 1915

### Horrible Accident

M. Victor Lerouge, âgé de 47 ans, demeurant 88, rue de Crimée, à Paris, conduisait, le 13 décembre dernier, une voiture qui passait à la Folie, quand un brusque écart du cheval le jeta à terre, sur la chaussée, sur les rails du tramway.

A ce moment, arrivait un véhicule de l'Est-Parisien, conduit par le wattman André Logerot, 18 ans, 6, rue Manin, à Paris, qui ne put serrer ses freins à temps.

Le malheureux charretier eut les deux pieds broyés à hauteur des chevilles.

Son état est grave.

23 janvier 1918

### ACCIDENTS DE TRAVAIL

A la Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien : Mlle Bridier (Pauline), 27 ans, receveuse, 210, rue Sadi-Carnot, à Bagnolet. En changeant la perche de fil, celle-ci a cassé et un des morceaux est tombé sur le bras gauche de l'employée qui a été contusionnée. Incapacité de travail de quatre jours.

7 avril 1918

## Bobigny

**EN COURANT APRÈS LE TRAMWAY. AU BOURGET.** — Un jeune apprenti de quatorze ans, André Daix, demeurant chez ses parents, 6, rue Gollin, à Bobigny, avait l'habitude de prendre tous les matins le tramway Bourget-Opéra, à la station dit Carrefour des Quatre-Routes pour se rendre à son travail à Paris.

Judi matin, le jeune homme arriva vers huit heures, juste au moment où le véhicule se remettait en marche. Il se mit à courir pour le rattrapper et grimpa sur le marche-pied mais il glissa et tomba si malheureusement que la roue arrière de la voiture lui passa sur le pied gauche.

Le jeune imprudent a été transporté à l'hôpital Saint-Louis où il a dû subir d'urgence l'amputation du membre mutilé.

13 octobre 1923

## A travers la ville

**UN GARDONNET EST BRÛLÉ PAR UN TRAMWAY.** — Le jeune Charles Valet, âgé de 14 ans, demeurant chez ses parents, 30, rue Pasteur, conversait avec des camarades, dimanche soir, vers 10 h. 45, devant la Mairie. Tout à coup, il les quitta et traversa la rue, à l'angle des rues Jean-Jaures et Gallieni, à moins de deux mètres d'un tramway, Bobigny-les Halles, se dirigeant sur Paris.

Le wattman, M. Fernand Cauthier, surpris par une aussi soudaine apparition devant sa voiture, ne perdit cependant pas son sang-froid et freina énergiquement. Il ne put empêcher que l'infortuné jeune homme fût frappé par le chasse-corps et traîné sur un parcours de 20 mètres.

Lorsque le véhicule stoppa, le jeune Valet avait les jambes engagées sous les roues avant de la motrice et il fallut soulever l'énorme masse à l'aide d'un cric, pour arriver à le dégager.

Les deux jambes broyées, le ventre ouvert, portant d'horribles plaies au visage, le pauvre enfant est mort peu d'instants après dans une salle de la mairie où on l'avait transporté.

Tous ces articles sont extraits du Journal de Saint-Denis.

## Bibliographie

- **Robert Jean**, Les Tramways Parisiens, 1992, (ouvrage distribué par l'auteur)
- **Lhande Pierre**, **Le Christ dans la Banlieue**, Paris, Plon, 1927
- **Fourcault Annie**, **Bobigny Banlieue rouge**, Paris, Editions Ouvrières, 1986, 205 p
- **Tyler Stovall**, **The Rise of the Paris Red Belt**, University of California Press, 1990
- **Flonneau Mathieu**, **Paris et l'automobile, un siècle de passion**, Paris, Hachette, 2005
- **Collectif**, **Etat des Communes, Bobigny Notice Historique et Renseignements administratifs**, Paris, Montévrain, 1899
- Site Internet du Syndicat des Transports d'Ile de France, STIF, 2007
- **l'Actuel département de la Seine-Saint-Denis de la campagne à la banlieue**, Archives départementale de la Seine-Saint-Denis, 1987.
- **Délibération du Conseil municipal de Bobigny**, Archives communales de Bobigny, responsable Bénédicte Penn.
- **Paris en Poche, Guide pratique Conty, 26eme édition, Paris, 37 rue Bonaparte, 1911**