
Les transports à Montfermeil et dans la région, antérieurement à 1870

par Charles PEYRE, président du Syndicat d'Initiative de Montfermeil, le 14 juin 1950

Ce sujet ne peut qu'intéresser vivement les Chellois, puisque, jusqu'en 1790, Montfermeil releva de notre abbaye et que, chaque année, le 30 janvier, le seigneur du lieu devait faire hommage de son fief entre les mains des Dames et participer à la procession de Sainte - Bathilde " in vestimentis naturalibus ", ce que DULAURE traduisait plaisamment par " tout nu ".

Cet exposé spirituel, émaillé de citations (Paul de KOCK, Victor HUGO, FUNCK - BRENTANO séjournèrent à Montfermeil) nous conduit de la voie romaine de Saint - Denis à Meaux jusqu'au chemin de fer du Raincy à Montfermeil et à la naissance du tourisme.

L'histoire de Montfermeil se confond sur bien des points avec celle de Chelles puisque la terre de Montfermeil relevait de l'abbaye et que le seigneur qui en prenait possession devait dit-on, lors de la prestation de serment, se présenter tout nu à l'abbesse, le corps ceint d'une simple corde : coutume qui a inspiré à un rimailleur du 18ème siècle une plaisante pièce de vers :

Ce Montfermeil, aux temps des nobles us,
Était dépendance de Chelles ;
Et le seigneur, comme ses malotrus,
Esclaves de l'abbesse, ou matrone ou pucelle :
Le rusé temps que le temps qui n'est plus.

.....

Par la suite, Montfermeil resta pendant longtemps une paroisse du doyenné de Chelles, puis la Révolution vint. La création des départements nous sépara à jamais au point de vue administratif et peut-être, sans cette incidence, aurions-nous continué à nous tourner vers Chelles, plutôt que vers le Raincy. Et ainsi, nous relaterions ici les avatars de divers services publics entre Chelles et Montfermeil.

Parler des transports, dans notre région, aux origines et une gageure, car l'histoire ne dit pas si notre lointain ancêtre de l'époque chelléenne aimait voyager. Certes, il cherchait sa nourriture dans les épaisses forêts qui couvraient notre région, mais son genre de vie nous est pratiquement inconnu.

Puis des milliers d'années ont passé Les hommes ont continué à croître et à évoluer.

Nul ne saura jamais quand Montfermeil a commencé à se peupler. Au temps des Gaulois, une charrière unissait quelques huttes de ce qui allait devenir notre village, à celles bâties quelque part vers Saint-André, sur les pentes du mont Chalats, vers le Chelles actuel.

C'est de ce chemin gaulois que va donc partir notre exposé. Joseph BÉDIER, dans une page, n'a-t-il pas écrit : " Au commencement était la route... " et dans notre histoire locale, tout gravite, en effet, autour de ce borbier devenu un des tronçons de la voie romaine unissant l'antique Catulliacum (Saint - Denis) à la capitale des Meldes (Meaux).

Le chemin de Saint-Denis à Meaux traversait donc notre commune et il empruntait approximativement l'emplacement actuel du chemin vicinal ordinaire n° 3, qui fut rectifié au XVIII^e siècle, à savoir : le chemin de Notre-Dame des Anges, de la Grosse Borne, allée de Notre-Dame des Anges, une partie de la Grande rue, la rue Grange, celles des Perriers, de Chelles et du Moulin. Au delà, au milieu des taillis, des champs et des haies en abordant la commune de Chelles, il retrouve son nom vieux de plus de 2 000 ans, où il redevient un simple chemin creux, encaissé et malcommode. Il côtoyait ainsi les Bois de Justice, le Moulin à tour et, descendant vers la plaine, il passait devant la Croix de la Madeleine puis traversait Brou. Il serpentait au milieu de bois touffus mais il n'était guère large et les " carpenta " des riches citoyens romains avaient du mal à s'y croiser. Ces derniers, tels que Clippiacus, Liberacius ou Gabinius possédaient, dans notre région de somptueuses villas et donnèrent leur nom aux communes qui s'érigèrent sur leur domaine.

Pendant ce temps, Montfermeil naissait peut-être de ce " Mons Firmaculum ", le Mont Fortifié, tirant son nom du retranchement romain de la Fontaine Lassault ou du camp militaire de la vieille plaine du Bauzay, dominant Chelles.

CLOVIS empruntait ce sentier lors de grandes parties de chasse dans l'épaisse forêt de Bondy, peut-être même CHILPÉRIC II le chevauchait-il allègrement quand il fut assassiné par BODILLON en 672. Les arbres le bordant se sont penchés sur le passage du bon roi DAGOBERT, qui aimait tant Clichy, pour voir s'il avait sa culotte à l'endroit.

Les ombrages verts ont ensuite abrité le cortège de CHARLEMAGNE rendant visite à sa sœur Gisèle, abbesse de Chelles.

Et ainsi, des milliers de piétons et de cavaliers anonymes sont passés.

Aux XI^e et XII^e siècles, un renouveau général de vie se produit, après la misère noire du X^e. Les formes classiques du système féodal et de la chevalerie s'épanouissent. C'est dans ce même temps que se créent les grandes foires et que se développe la vogue des pèlerinages.

Ainsi, un grand nombre de pèlerins se mettent à circuler puisque la Trêve de Dieu en a rendu le loisir et le goût.

Sur la route de Saint-Denis à Meaux passent les marchands qui se rendent aux foires, à celle du Lendit, de Lagny ou de Provins, toutes protégées par l'Église et placées sous le patronage d'un saint.

En 1212, trois riches marchands angevins qui passaient sur ce chemin furent pris par des voleurs et attachés à des arbres. Se voyant abandonnés au milieu des bois, ils se vouèrent à la Vierge. Un ange parut, les délivra et fit jaillir une source pour qu'ils puissent se désaltérer.

La légende de Notre-Dame des Angevins, devenue Notre-Dame des Anges, était née.

Dès 1260, sous le règne de Saint-Louis, une église était bâtie en ce lieu et, désormais, tous les ans, un pèlerinage vint troubler le mystère des grands bois silencieux.

Vers cette époque, s'organise cet artisanat nomade qui donnera par la suite les diverses sociétés de compagnons ; mais sur la route aussi, usée de tant de pieds qui s'y usent, le serf redevient homme ; il la parcourt certes sous la lourde charge de sa tâche, crotté jusqu'à l'échine, mais chaque pas qu'il y fait paie le rachat de sa servitude : de la route, peut-on dire, naissent les affranchissements, les communes et les chartes.

Cependant, ce qui limite la puissance de cet essor économique, c'est l'absence de vrais moyens de transports. Les privilégiés ont bien un cheval, une mule ou un âne, mais la voiture de roulage à proprement parler n'existe pas. Les chars à bœufs ou à cheval continuent de circuler pour les besoins agricoles et les nécessités militaires, mais les routes héritées de l'époque romaine, sont en fort mauvais état, boueuses, étroites et coupées de fondrières.

Les rois du XIII^e essayent de remédier à ce délabrement. Des charrettes légères apparaissent avec l'invention des roues à rayons, remplaçant les roues pleines, et elles deviennent rapidement le moyen de transport le plus usité par les personnes distinguées.

En 1429, Jeanne d'Arc et ses troupes traversent Montfermeil à plusieurs reprises, pour se rendre à Lagny. Une rencontre eut même lieu à Brou. En reconnaissance de son action héroïque, les habitants de notre commune donnèrent son nom à une portion du chemin qu'elle avait tant de fois foulé : la rue Jeanne de Bourges, actuelle rue de la Halle.

La Renaissance vient et les charrettes s'ornent de riches dorures et tentures. Un artisan a bientôt l'idée de suspendre la caisse des voitures avec des courroies de cuir : le coche est né.

Avec Henri IV et Sully, après des guerres malheureuses qui dévastent notre région (le pont de Gournay ne fut-il pas déjà détruit, lors du siège de Paris par Henri IV ?), la prospérité s'installe dans nos campagnes.

En 1585, à l'occasion des opérations du roi autour de Paris, apparaît la première carte détaillée de l'Île-de-France, bien avant celle de la GUILLOTIERE (1598), de Damiens de TEMPLEUX (1617) et de l'abbé DELAGRIVE (1730).

Ces cartes vont nous permettre d'étudier les diverses voies de communication qui se sont développées autour de la voie principale qui nous a occupé précédemment.

Dans le livre premier " Montfermeil et sa région ", monsieur Lucien NOËL, notre éminent maître et président d'honneur, écrit : " Montfermeil se trouva de bonne heure en communication avec les villages voisins par des chemins secondaires, tracés de clocher en clocher " .

Tous ces chemins, établis sans plan préparatoire, constitués peu à peu par le foulage des sentiers, de piétons ou d'animaux, étaient de simples pistes, des chemins verts sans aucun empiérement, que l'on aurait facilement confondus avec les terrains avoisinants si leur parcours n'avait été, ça et là, jalonné de quelques arbres.

Dans la direction de l'est, deux chemins reliaient Montfermeil à Coubron et Courtry, l'un dévalait la Petite Montagne et, au même point qu'aujourd'hui, rencontrait dans les bois, celui de Courtry à Gagny, appelé le vieux pavé de Coubron.

Cette route, encore revêtue de son pavage de pierres brutes, suivait la bordure des bois de M. FORMIGÉ, le boulevard Hardy, l'avenue Victor HUGO et rejoignait celle de Montfermeil à Gagny par Maison-Guyot.

Les voituriers qui, de Montfermeil se dirigeaient vers les communes du nord, empruntaient cette route qui contournait la forêt, faute de pouvoir directement le traverser.

Montfermeil était reliée à Gagny par un chemin unique déjà cité, qui faisait suite à la rue de la Fontaine, la prolongeait vers l'ouest et se dirigeait vers Maison-Guyot et Gagny à travers bois et bruyères.

Les relations avec Chelles, notre chef-lieu jusqu'en 1790, intimes et continuelles, étaient assurées par les chemins de l'Échelette et du Clos-Roger, pavés de pierres brutes du pays. Le chemin du Clos-Roger, en ligne droite et en pente douce, traversait les vignobles qui lui ont donné son nom. Il s'ouvre sur la route de Montfermeil à Gagny, derrière le château de Montfermeil. Tout son parcours se déroulait en terrain solide. Par sa faible pente, c'était, de tous les chemins imaginables, le plus rationnel et le plus court entre nos deux communes.

À partir de 1607, toutes ces routes vont connaître une animation peu coutumière. En effet, en mai 1607, Henri IV, par lettre patente donnée au seigneur de Montfermeil, Hilaire LHOSTE, conseiller, notaire et secrétaire du roi, a autorisé à titre perpétuel, l'établissement d'une foire annuelle à la Saint-Michel. Ce fut, à cette occasion, un afflux de voyageurs et de marchands de toutes sortes, vers les halles de bois de Montfermeil (semblables à celles d'Arpajon) construites sur la place du Pressoir (actuelle place de la Halle). Puis les HOCQUART vinrent et le

château se construisit. L'avenue du Château va permettre d'accéder à Gagny par Maison-Rouge.

En 1785, l'agrandissement de l'enceinte du parc seigneurial détourne le chemin du Clos-Roger qui est rejeté vers le Beauzay... il en résulte une telle incommodité qu'il perd bientôt toute importance et cesse d'être fréquenté. Il est alors dépavé et on utilise les pierres à l'élargissement du chemin de l'Échelette, dénommé depuis " Costes de Chelles ". Les relations entre nos deux communes, à la veille de la Révolution, sont devenues moins faciles. La route est plus longue, et surtout la pente, excessivement forte, gêne considérablement les voitures à chevaux.

Cependant, la disparition presque totale du chemin du Clos-Roger au seul profit du seigneur, qui put ainsi avoir un parc admirable autour de sa demeure, ne souleva, à l'époque, aucune protestation des cultivateurs car le seigneur HOCQUART achetait leurs terres au double de leur prix ou leur échangeait deux perches pour une. Et, quand la Révolution vint, bien que le chemin de Costes de Chelles eût été construit au cours des siècles sans art et sans goût, il fut classé chemin de grande communication, et il forme maintenant un tronçon de la route départementale de Roissy à Chelles.

Tel était donc le réseau routier, hérité du Moyen-âge ou de temps plus anciens. Il convient d'y ajouter le chemin de l'Abyme, presque impraticable aux voitures et le long duquel serpentait le ru du Moulin.

Vers le milieu du XVIII^e siècle apparaît un service de voitures publiques de Paris à Lagny par Vincennes, Montreuil, Noisy, Bondy, Neuilly, Gournay et Chelles, dont le bureau est situé rue de Pas de la Mule à Paris. Les habitants de Montfermeil allaient le prendre à Chelles. Aucun renseignement précis ne peut être recueilli sur cet ancêtre de nos transports en commun. Mais il devait marcher fort mal et être d'un prix excessif car tous les auteurs sont d'accord pour dire que le meilleur moyen d'aller à Paris était d'y aller à pied. On comptait ainsi plus de 300 piétons chaque jour entre Paris et Meaux. Les débrouillards empruntaient une voiture de laitier ou de maraîcher ; parti à 3 h du matin, on pouvait espérer être à la Bastille sur le coup de 8 h.

Le décret du 26 août 1790 va permettre à tous de transporter des voyageurs sur simple déclaration à la municipalité. Le privilège des transports est aboli et dès lors, cabriolets, chaises de poste et coucous vont circuler de façon intense à travers le pays.

Sous l'Empire, bien qu'on s'adresse encore quelquefois aux laitiers de Gagny, le père Jean-Marie ou la mère Gillet, un service régulier de voitures publiques fonctionne entre le quartier de la Place des Vosges à Paris et Lagny par le même itinéraire que le service fonctionnant au siècle précédent, d'où les mêmes inconvénients pour Montfermeil.

Vers 1828, DULAURE signale dans son " Histoire des Environs de Paris ", que les voitures de Lagny desservent Chelles et il indique que les départs ont lieu deux fois par jour, matin et soir, de la rue Geoffroy Lasnier n° 27 et du Marché Saint-Jean n° 16. En 1832, la nouvelle route de Pantin est empierrée. Elle devient plus

praticable aux voitures et les transports de Lagny cessent de passer par Vincennes et traversent désormais Pantin, Noisy, Villemomble, Gagny et Neuilly. Les bureaux sont transférés 17, rue du Faubourg Saint-Denis.

Vers 1830, probablement, un service régulier met en communication directe Montfermeil et Paris. Chaque jour, un de ces véhicules dénommés " coucous " ayant quatre places à l'intérieur et une cinquième à côté du cocher, partait à 8 h de Montfermeil et repartait le soir vers 4 h de la rue Sainte-Apolline, au coin de la rue Saint-Martin, vis-à-vis de l'auberge du Plat d'Étain. Après les stations habituelles de la Villette, Pantin, Bondy, Livry et Clichy, l'arrivée avait lieu à Montfermeil vers 7 h le soir. Elle constituait l'événement du jour car la voiture apportait le courrier, les journaux et les dernières nouvelles de Paris. Le prix du voyage aller et retour était de 2 francs Germinal, et, comme le nombre de places était assez limité, il fallait louer longtemps à l'avance.

C'est cette voiture que Paul de KOCK fait emprunter, dans " La laitière de Montfermeil " à son héroïne Denise lorsqu'elle se rend à Paris. Un des personnages s'écrie alors en la voyant " Tiens, c'est la voiture ça ? C'est un petit pot de chambre comme pour aller à Saint - Denis " .

En 1832, les frères LENEVEU, Ange, dit " Lange ", et Isidore réorganisent le service. Dans les deux sens, chaque matin à 8 h 30 à Paris de la rue Sainte-Apolline et à Montfermeil, de la Grande Rue, part une berline de 10 places passant par Noisy et Pantin. Le retour a lieu vers 8 h le soir.

Le tarif aller et retour est de 1,25 f. Une statistique citée par JOUFFROY signale que cette berline transportait annuellement plus de 7 000 personnes. Comme le nombre de places était toujours limité, le voyageur pressé mais imprévoyant pouvait essayer, comme Jean VALJEAN dans " Les Misérables " de prendre dans le cul de sac de la Planchette, la voiture de Paris à Lagny par Chelles. La place près du conducteur, très inconfortable, était souvent libre.

Victor HUGO écrit : " Vers 6 heures, on arrivait à Chelles et le cocher s'arrêtait pour laisser souffler ses chevaux, devant l'auberge à roulier installée dans les vieux bâtiments de l'abbaye ". Au cours de cette halte, descendait le voyageur pour Montfermeil qui, par la Grande Rue rejoignait le chemin vicinal menant à notre village ou, plus courageux, passait à travers bois et taillis, comme le fit Jean VALJEAN.

Comme on l'a vu, il fallait compter 1,25 f pour un voyage, soit plus de 125 f d'aujourd'hui (1950), c'était donc très cher. Monseigneur GUILLON, évêque de Maroc (dont la tombe est une des plus vieilles de notre cimetière) n'hésitait pas à aller à pied, en lisant son bréviaire, de Notre-Dame à sa maison de Montfermeil, au 7 de la Grande Rue. Et certes, il n'était pas le seul sur la route, car les cultivateurs portant la hotte pleine de fraises ou de légumes, poussant devant eux l'âne ou le mulet chargés de deux lourds paniers, s'en allaient vendre à Paris leur récolte plusieurs fois par semaine.

Mais bientôt, une révolution va se faire dans les transports de notre localité. En 1823, le chemin de fer est né et une loi du 7 août 1844 vient de décider qu'une

somme de 88 700 000 francs sera affectée à l'établissement d'une ligne de Paris à Strasbourg, avec embranchement à Reims vers Metz. C'est ainsi, qu'en décembre 1845 fut créée la "Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Strasbourg".

La construction de la ligne fut divisée en plusieurs tranches et le premier tronçon allait de Paris à Meaux, 52 Km. Pour ce premier parcours, les ingénieurs établirent trois projets : le premier passait par Bobigny, Vaujours, Claye, Crécy, Mareuil ; le deuxième traversait Noisy, Villemomble, Chelles, Lagny, Chalifert et Mareuil ; le troisième, conçu en prévision d'une gare centrale unique pour Paris, faubourg Saint-Antoine, passait par Nogent et Neuilly. Après étude, le Conseil des Ponts et Chaussées opta pour la deuxième solution et, après de nombreuses discussions et protestations, il fut décidé d'établir les stations suivantes : Noisy, Gagny, Chelles, Lagny, Esbly et Meaux.

Les travaux furent mis en adjudication le 22 juillet 1846. François Isidore PILLAS de Pithiviers, François PILLAS de Fontainebleau et Antoine MALATRE de Montargis l'emportèrent. Il y avait deux voies, une ascendante et l'autre descendante. Toutes les gares étaient construites sur le même modèle. Le Raincy, qui n'avait qu'une dizaine d'habitants, fut simplement doté d'un passage à niveau sur le chemin du Raincy à Villemomble. La Gare de l'Est, construite sur l'emplacement de l'ancienne foire Saint-Laurent, comprenait alors un grand hall métallique sous lequel entraient les trains et deux quais. Un débarcadère avait été construit pour le déchargement des diligences et des chaises de poste.

L'inauguration eut lieu le 5 juillet 1849. Elle se fit sans éclat, de simples affiches avaient été placardées aux abords de la gare, dans la rue de Chabrol et le faubourg Saint-Martin, pour annoncer le départ du premier train pour Meaux à 10 h du matin. Une foule nombreuse avait envahi la gare et la cour. Ce train fut au complet, un journal du matin avait en effet publié des informations sensationnelles sur ce premier départ, avisant notamment les amateurs qu'à toutes les stations, les propriétaires des " riches vignobles de la Brie " se masseraient pour offrir un vin de bienvenue aux voyageurs.

Au début de l'exploitation, il y avait au départ de Paris trois trains par jour : 8 h 30, 11 h 30 et 17 h 30. Pour la halte de Gagny, Villemomble, les prix des places étaient de 1,45 f en première classe, 1,10 f en deuxième et 0,80 f en troisième. Les locomotives, presque similaires à celle qui fut pendant longtemps en exposition dans le hall de la gare de l'Est, étaient bardées de cuivres avec une haute cheminée et les wagons conservaient encore l'aspect des antiques diligences.

À la gare de Gagny, la correspondance pour Montfermeil était assurée par les omnibus de CATELOUP. Ce dernier assurait tous les trains. À la descente, le trajet durait environ 20 minutes, le retour était plus long en raison de la montée de la vieille côte de Gagny, le long du cimetière (la route actuelle ne date que de 1882) et, bien souvent, les hommes devaient descendre pour alléger la voiture. À Montfermeil, CATELOUP garait ses omnibus, peints du plus beau jaune, dans la cour de la propriété DEFIEF.

La révolution de 1848 vient et, avec elle, le morcellement du domaine du Raincy, propriété de Louis-Philippe. Le 4 septembre 1856, s'ouvre tout contre le mur d'enclos du château, la gare du Raincy-Villemomble, bien différente de l'actuelle, avec un passage à niveau sur l'avenue et un garde-barrière à l'ouest. À l'origine, le Raincy n'est desservi que par deux trains le matin et trois le soir. Le prix des places est de 1,50 f, aller et retour en troisième classe. Le lotissement du Parc, voulu par Napoléon III, qui le déclare propriété nationale le 22 janvier 1852, attire une telle quantité d'acquéreurs et de curieux que la Compagnie de l'Est est obligée d'accroître le trafic.

Les habitants de Montfermeil continuent cependant à prendre l'omnibus de CATELOUP pour se rendre à la gare de Gagny. En effet, les routes du Raincy ne sont qu'à l'état d'ébauches. L'avenue du Chemin de Fer et le boulevard du Midi datent de 1856, l'avenue de Montfermeil (G. C. 164) par la Porte de Montfermeil (le Plateau) et le Poteau Rouge (le Temple) ne voit le jour qu'en 1858.

Mais le Raincy croît à une vitesse vertigineuse si on en juge par le mouvement annuel des voyageurs à la gare du Raincy :

- 1860 : 74 000
- 1861 : 81 000
- 1863 : 94 000
- 1865 : 200 000
- 1867 : 229 000
- 1868 : 253 000

Les trains deviennent de plus en plus nombreux, le Raincy accentue sa position à l'intérieur du canton de Gonesse et devient le point d'attrait des communes avoisinantes. Montfermeil va alors désirer être reliée au Raincy par des moyens de transport et, le 13 mars 1858, ses désirs sont satisfaits : nous avons notre chemin de fer du Raincy à Montfermeil. Place ! Place ! Voici le " LARMANJAT " avec nos grands-mères en crinolines, tandis que nos grands-pères, perchés sur leur bicycle, tournent autour en faisant les jolis cœurs.

Le " LARMANJAT " avait bien des particularités, outre les dimensions lilliputiennes de son moteur, la voie qu'il devait parcourir n'avait qu'un seul rail, moins large et moins saillant que les rails ordinaires. Une roue seulement, placée en avant de la mignonne locomotive, appelée " hirondelle ", montée sur un pivot gouverné par le conducteur, portait sur le rail. Les deux autres roues, car locomotive et wagons n'en n'avaient que trois, étaient motrices et s'appuyaient sur le sol. La vitesse atteignait 16 Km à l'heure.

Pauvre Larmanjat, pauvre Hirondelle : vous ne deviez pas survivre à la guerre de 1870. Mais, malgré tout, en les voyant rouler aux beaux jours de 1868, les habitants de notre région ont senti qu'un changement venait de se produire, qu'une bouffée d'air pur et de gaieté venait de leur sauter au visage. On ne voyage plus, comme aux siècles précédents, par nécessité, pour des raisons politiques, militaires, économiques ou religieuses, mais pour le plaisir. On

commence enfin à voyager pour voyager, à partir pour partir. Le tourisme va naître et, avec VERHAEREN, nous pouvons dès lors dire :

"Partez, partez, sans regarder qui vous regarde,
Sans nuls adieux, tristes et doux
Partez, avec le seul amour en vous,
De l'étendue éclatante et hagarde !"