

# La gare

de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville  
et son territoire 1859-1939



# La gare

de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville  
et son territoire 1859-1939

**Catherine Roth**  
**Maurice Bonnard**

Avec la participation des élèves de la classe  
de CM2 d'Annie Oven de l'école Jean  
Jaurès d'Arnouville-lès-Gonesse



## Préface

En 2009, nous fêterons le 150<sup>e</sup> anniversaire de l'inauguration de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville. La situation de cette station ferroviaire, sur la commune d'Arnouville-lès-Gonesse à quelques centaines de mètres de ses limites avec celles de Gonesse et de Villiers-le-Bel, en a fait, dès sa mise en service, le germe d'un développement urbain complexe que nous conte cet ouvrage.

L'histoire de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville et de son territoire aborde les questions classiques : relance de l'industrie locale, mise en place de nouvelles routes, création de liaisons par différents moyens de transport avec les bourgs traditionnels existants, conquête des territoires agricoles périphériques par de nombreux lotissements pavillonnaires,...

Au-delà de la présentation de ces faits qui apporte sa pierre à l'histoire de la banlieue parisienne, ce livre nous révèle comment la problématique de la desserte des villes de Villiers-le-Bel, Gonesse et Arnouville-lès-Gonesse par le train, et plus généralement par les transports en commun, est inhérente tant à la position géographique de la gare qu'à la vocation et à la gestion initiales de la ligne de chemin de fer de Paris à Creil par Chantilly. Il nous fait aussi découvrir les premiers pas d'une intercommunalité qui se cherche, poussée par une réalité incontournable : le nouveau quartier se construit sur trois villes gommant les frontières administratives et à l'écart des centres-villes.

Les auteurs ont choisi d'arrêter leurs investigations à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, toutefois, force est de constater que, jusqu'à un passé récent, le quartier dit de la gare a continué à se développer, tiraillé entre une intercommunalité de nécessité qui n'a pas réussi à s'imposer et la volonté de chacune des collectivités concernées souhaitant rester maîtresse des destinées de son territoire, y compris en ce qui concerne les abords de la gare.

Ainsi, après une tentative de création, il y a une trentaine d'années, d'un syndicat intercommunal, il aura fallu attendre la création de la Communauté de communes Val de France pour que, à la fin des années 1990, dans le cadre de cette nouvelle intercommunalité, les villes d'Arnouville-lès-Gonesse et de Villiers-le-Bel définissent et concrétisent un projet dédié à l'aménagement de la gare, de sa place et de ses voiries d'accès.

Merci donc à la Mission Mémoire et Identités en Val de France pour son initiative et gageons que, parmi les élèves arnouillois qui ont participé à l'atelier d'histoire d'accompagnement, certains écriront la suite de cette histoire de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville et de son territoire de 1859 à 1939.

### **Didier Vaillant**

Président de la communauté  
d'agglomération Val de France

### **Maurice Bonnard**

Vice-président de Val de France délégué  
à la Culture et au Patrimoine culturel

## Avant-propos

Le territoire de Val de France est traversé par une voie ferrée inaugurée en 1859 qui a joué un rôle essentiel dans son histoire. L'implantation de cette ligne Paris-Creil via Chantilly a suscité à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle la création de nombreux lotissements autour de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville. Quelques décennies plus tard, ce sont des grands ensembles qui s'implantent, en une vague d'urbanisation si importante qu'elle induit la création d'une nouvelle gare sur la ligne, la halte de Garges-Sarcelles. Il semblait donc intéressant de retracer cette histoire ferroviaire en articulation

avec le développement du territoire.

Pour mener à bien ce projet, il a paru préférable de limiter l'étude, au moins dans un premier temps, à la gare de Villiers-le-Bel – nous l'appellerons ainsi dans cet ouvrage, par souci de concision – et à la période 1859-1939, soit de la mise en service de la ligne de chemin de fer jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. En revanche, il était impossible de se restreindre aux seules communes de Val de France et d'ignorer Gonesse, qui partage de façon étroite avec Villiers-le-Bel et Arnouville-lès-Gonesse cette histoire croisée d'une gare et d'un territoire.



Diverses sources ont pu être consultées. Ce sont principalement les registres de délibérations municipales, les listes de recensements de la population, la presse locale et la sous-série 9S conservée aux Archives départementales du Val-d'Oise, regroupant des dossiers de la préfecture de l'ancienne Seine-et-Oise sur le chemin de fer. Les trois communes conservent hélas peu de documents datant de cette période 1859-1939. Quant aux archives de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, elles sont difficilement exploitables dans le cadre d'une étude locale : elles ont été constituées à l'échelle de l'ensemble du réseau ferroviaire nord, et non par gare ou par ligne. Heureusement, des travaux historiques ont pu être mis à contribution, émanant des historiens

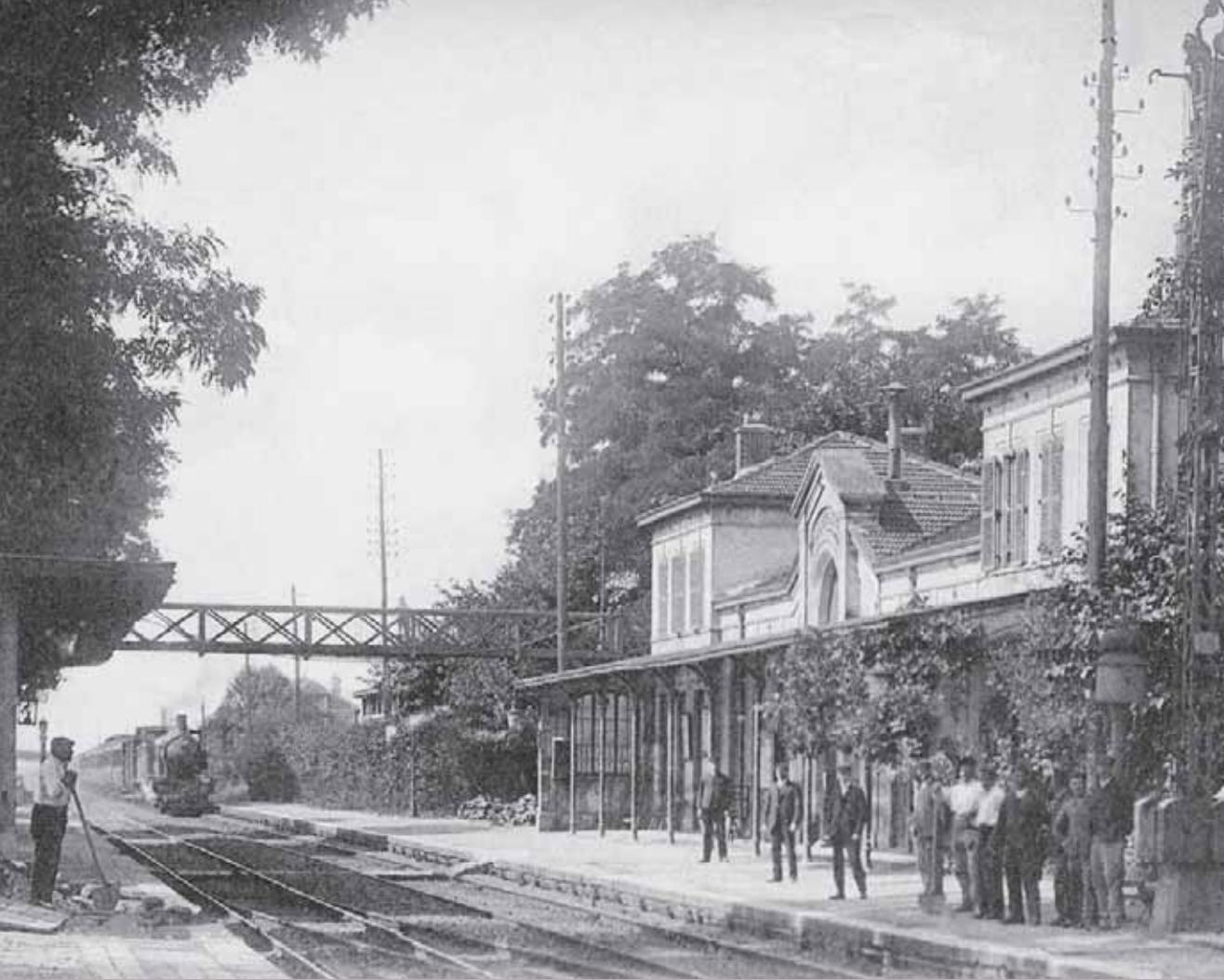
du chemin de fer et de la banlieue, comme François Caron ou Annie Fourcaut, et des spécialistes de l'histoire locale, tels que Maurice Bonnard, Daisy Guglielmetti, A.-C. Maillat ou l'association Arnouville et son passé.

Comme la Mission Mémoires et Identités en Val de France le fait pour tous ses projets, une action de sensibilisation à la démarche historique a été organisée parallèlement à l'étude. Des élèves de cours moyen de l'école Jean-Jaurès d'Arnouville-lès-Gonesse ont participé à cet atelier d'histoire, organisé en partenariat avec la bibliothèque intercommunale et le service éducatif des Archives départementales du Val-d'Oise. Ils ont étudié divers documents d'archives, plans, cartes postales, recensements, délibérations du conseil municipal, afin de découvrir de manière active l'histoire de leur commune. Les visites des Archives départementales et de la gare de Villiers-le-Bel ont complété ce travail, valorisé par une exposition présentée à la bibliothèque et par des encadrés présentés au fil de cet ouvrage.

Cette publication composée à plusieurs mains veut s'adresser à un public large, habitants, scolaires, étudiants, chercheurs, aménageurs, urbanistes... ou tout simplement curieux de l'histoire de la banlieue parisienne ou de l'histoire des transports. A défaut d'être complète, elle ouvre des pistes qui pourront être approfondies par d'autres recherches. Il serait par exemple intéressant d'en savoir plus sur la vague pavillonnaire de l'Entre-deux-guerres, qui éclaire de façon saisissante l'implantation des grands ensembles pendant les Trente Glorieuses.



**Catherine Roth**, chef de projet  
Mission Mémoires et Identités en Val de France



# L'arrivée

du chemin de fer

Villiers-le-Bel, Arnouville et Gonesse sont trois communes rurales proches de Paris que le chemin de fer aurait ignorées en cette période de lancement du rail, si les projets de constitution du réseau français ne les avaient pas placées sur le tracé de la « grande ligne » entre la capitale et le nord. Cette inscription dans la géographie ferroviaire nationale se réalise en deux temps, avec des hésitations caractéristiques de cette époque des débuts du chemin de fer.

## Dans l'ombre de la grande ligne vers le nord

**C'est en 1837** qu'est ouverte en France la première voie ferrée destinée au transport des voyageurs, Paris-Saint-Germain. Les grandes lignes principales convergeant vers Paris se créent progressivement, sous l'impulsion de l'Etat et de grandes compagnies privées, dites de l'Est, de l'Ouest, du Midi, etc. La liaison avec le nord du pays est mise en service en 1846, par la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, fondée par les frères Rothschild et leurs associés. Mise en chantier par l'Etat, puis concédée en 1845 à cette puissante société, cette voie ferrée relie la capitale avec l'importante région économique du Nord, ainsi qu'avec la Belgique, l'Angleterre et l'Allemagne. Elle est inaugurée avec faste, en même temps que « l'embarcadère du Nord », comme est alors appelée la gare du Nord : 1700 invités participent au voyage inaugural qui se conclut par un somptueux banquet à Lille, au son du *Chant des chemins de fer*, sur un air spécialement composé par Berlioz...

Le tracé de ces nouvelles voies de communication fait l'objet de débats passionnés. Des communes bataillent pour se rapprocher du chemin de fer, espérant y gagner en prospérité, d'autres luttent pour s'en éloigner, redoutant les perturbations qu'il pourrait causer. Les compagnies de chemin de fer se disputent le territoire

▼ Action de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord. Une part importante du capital des compagnies de chemin de fer est détenue par de grands banquiers.



national. Plusieurs conceptions s'affrontent au sein même de l'administration des Ponts et Chaussées, en charge d'arbitrer entre les intérêts des compagnies et des collectivités. Faut-il privilégier les parcours directs accélérant les communications ou les tracés plus longs desservant les centres d'activité? Faut-il cheminer prudemment par les vallées ou construire de coûteux ouvrages d'art pour passer par les plateaux? Des questions plus techniques suscitent également des controverses, comme le rayon des courbes et l'inclinaison des pentes.

Diverses solutions ont donc été envisagées pour définir le tracé de la grande artère vers le nord. Pour le tronçon de Paris à Creil, c'est un trajet par Pontoise qui l'a finalement emporté. Il offre l'avantage de suivre la vallée de l'Oise et d'assurer la desserte de Pontoise, un des chefs-lieux d'arrondissement de ce vaste département de la Seine-et-Oise qui fait le tour de Paris. Il a cependant un inconvénient de taille, celui de rallonger le parcours par un large coude. Très vite, cette voie Paris-Creil est toutefois saturée. La région du Nord, en plein essor grâce au développement du rail, envoie de plus en plus de marchandises vers la capitale, charbon, sucre, produits de la pêche, matériaux de construction... Le trafic des voyageurs est aussi en augmentation, du moins sur les petites et moyennes distances.

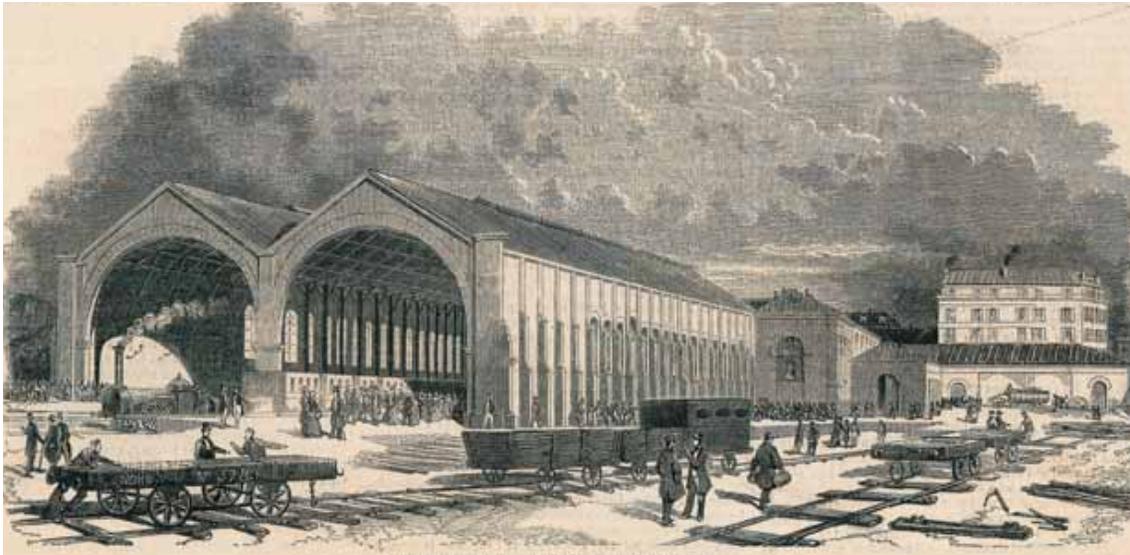
Pour désengorger cette voie, l'Etat accorde en 1853 à la Compagnie du Nord la concession d'une nouvelle ligne de Saint-Denis à Creil. C'est l'occasion de construire un tracé plus direct : les progrès techniques, tant dans la construction des ouvrages d'art que dans la puissance des locomotives, permettent de franchir avec plus d'audace les reliefs et les courbes. De façon secondaire, il s'agit aussi de desservir le secteur des routes impériales n° 1 et n° 16, de Paris vers Lille et Calais, dont l'économie laisse espérer un trafic local conséquent, avec ses exploitations agricoles, ses sites de villégiature et ses industries, notamment ses carrières.

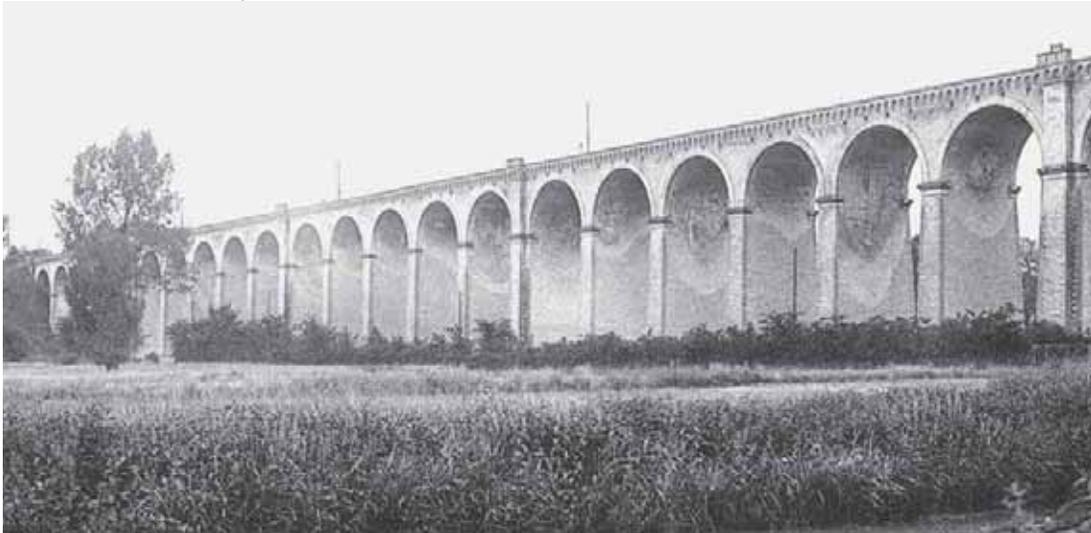
La « ligne de Chantilly », comme elle sera couramment appelée, est mise en travaux en 1857. Un million de mètres cubes de terres sont déplacés et d'impressionnants ouvrages d'arts sont bâtis, tel le viaduc de la Canardière, avec ses 440 mètres de long et ses 21 arches. Sept gares sont construites, et des ponts, des passages à niveau, des déviations sont créés pour rétablir les communications interrompues par le chemin de fer. Ce vaste chantier est l'un des plus coûteux du réseau Nord. Dès 1859, la nouvelle voie ferrée de 43 km



◀ En rouge, la ligne de chemin de fer Paris-Creil par Pontoise. En rouge pointillé la ligne de chemin de fer Paris-Creil par Chantilly. En bleu l'Oise. En noir les routes impériales n° 1, 16 et 2.

▼ L'embarcadère du Nord ne comporte lors de son inauguration que deux voies à quai. Il sera remplacé dès 1865 par une gare plus vaste.





▲ Le viaduc de la Canardière, sur le territoire de Chantilly.

peut être mise en service. La presse annonce la présence de l'empereur pour son inauguration, le 5 mai. La grande ligne vers le nord a enfin son trajet « direct » Paris-Creil, plus court de 17 kilomètres.

## Une gare pour plusieurs communes

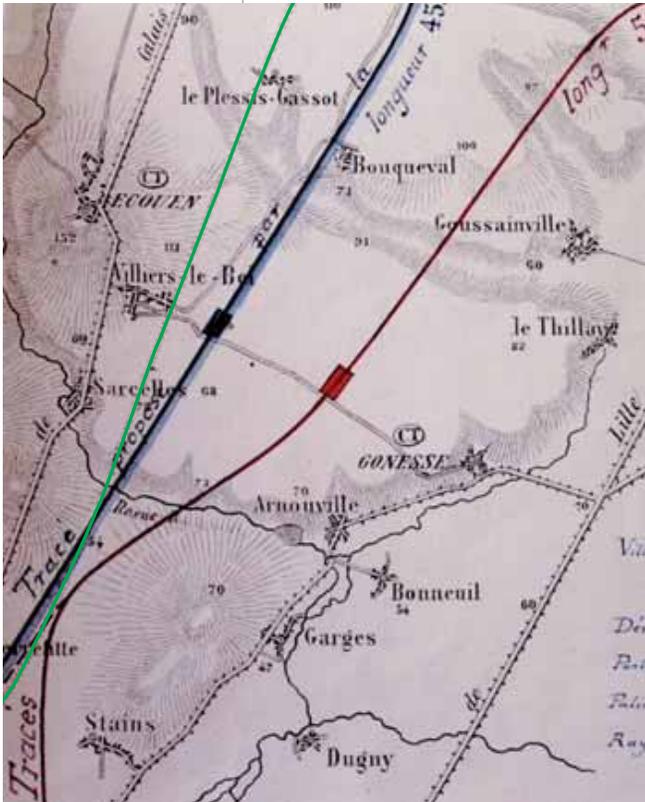
**Plutôt que de suivre le tracé** de l'une des routes impériales, la nouvelle voie Saint-Denis-Creil a opté pour un entre-deux. Selon la notice rédigée pour l'enquête publique, la station de Villiers-le-Bel-Gonesse doit par exemple « desservir également bien, d'une part Gonesse et toute la vallée agricole et industrielle du Crould, d'autre part Villiers-le-Bel et tous les villages échelonnés sur les routes impériales n° 1 et n° 16 ». La gare est donc projetée en limites communales et en plein champ, à destination de dix-neuf localités situées dans un rayon de huit kilomètres. Il en est de même pour toutes les stations de la ligne, sauf celle de Chantilly, dédiée à cette seule commune. C'est en effet une localité très renommée, avec son château, ses forêts, ses résidences de villégiature et ses champs de courses; la Compagnie du Nord y créera d'ailleurs en



▲ La gare de Chantilly, la plus importante de la nouvelle ligne vers le nord, vers 1900.

▼ La gare des courses de Chantilly, avec douze locomotives prêtes à transporter les turfistes de Chantilly.





▲ Divers tracés envisagés pour la ligne Paris-Creil par Chantilly. Aucun de ceux-ci n'a été repris, mais celui en rouge est le plus approchant du tracé finalement réalisé.

1897 une seconde gare, spécialement destinée au service des manifestations hippiques.

Les discussions ont été passionnées pour établir définitivement le tracé. Les dix années de fonctionnement de la ligne du Nord par Pontoise ont éprouvé des communes qui trouvaient prospérité grâce à la route. « Le gouvernement ne peut pas vouloir déshériter aujourd'hui des localités qui ont toujours joui des avantages du transport direct du Littoral de la Manche à Paris; Luzarches était lieu d'étape et avait des logements militaires », explique un rapport destiné à obtenir un parcours plus favorable, « le tracé direct seul peut et doit réparer le préjudice causé à ces pays par une première erreur ». Etudes et contre-projets se sont succédé pendant deux ans, retardant la mise en chantier de la ligne. Luzarches va jusqu'à solliciter l'empereur pour faire entendre son

point de vue, sans succès. Villiers-le-Bel soutient sa proposition, puisque celle-ci placerait la ligne de chemin de fer à proximité du bourg. Goussainville obtient une station, tandis que la halte réclamée par Garges et Sarcelles est rejetée.

La commune de Gonesse n'a pas d'objection à formuler sur le tracé, mais sur le nom de la gare, s'étonnant de la prééminence conférée à sa voisine. Sa population (2151 habitants <sup>(1)</sup>) est supérieure à celle de Villiers-le-Bel (1238 habitants), qui n'est que « simple commune rurale », alors qu'elle-même est chef-lieu de canton. Elle propose donc le nom de Gonesse ou, à défaut, de Gonesse-

(1) Le nombre d'habitants indiqué ici, comme dans l'ensemble de l'ouvrage, est celui de la « population municipale », dont sont exclues les catégories particulières de population, telles que les élèves des pensionnats.

Villiers-le-Bel. Arnouville n'intervient pas dans ce débat, bien que les nouvelles installations ferroviaires soient implantées sur son territoire pour leur plus grande part; il est vrai qu'avec ses 325 âmes, c'est un tout petit village. Les protestations de Gonesse ne sont pas entendues, et la gare est finalement mise en service sous l'appellation de Villiers-le-Bel-Gonesse. C'est même l'unique nom de Villiers-le-Bel qui est porté sur la façade de la station et dans les premiers indicateurs d'horaires. C'est également du côté de Villiers-le-Bel que s'ouvre la gare, tournant le dos à Gonesse et Arnouville.

## Une station polyvalente

**La station de Villiers-le-Bel** n'est guère différente de celles qui la suivent ou la précèdent sur la ligne de Chantilly. La Compagnie du Nord a conçu un modèle de gare avec des principes d'organisation et d'architecture qu'elle a répliqués sur tous les sites de cette voie ferrée, en les adaptant néanmoins aux situations locales. Partout, des emplacements ont été réservés pour agrandir les installations en cas de trafic supérieur aux prévisions. La Compagnie du Nord tâtonne en cette période de lancement de l'activité ferroviaire, et elle ne sait pas encore quelle part du trafic elle va pouvoir rabattre des routes vers les chemins de fer.

La station est un équipement modeste dans la typologie des équipements ferroviaires, plus important qu'un point d'arrêt ou une halte, mais moins prestigieux qu'une gare. Le bâtiment des voyageurs est tout de même de belle taille et empreint d'une certaine monumentalité, avec sa façade d'une trentaine de mètres de long. Il obéit aux canons de la nouvelle architecture ferroviaire, avec ses grandes fenêtres et ses marquises. Même dans ce petit pays de banlieue, la grandeur du chemin de fer doit s'afficher. Un élan qu'a tempéré néanmoins l'administration, invitant la Compagnie du Nord « à simplifier » la décoration des façades des bâtiments et à supprimer les tourelles et créneaux « qui paraissent d'un effet peu satisfaisant ».

La partie centrale du bâtiment est distribuée en un vestibule, un bureau pour les billets, un bureau pour le personnel et une salle des bagages. Car les voyageurs peuvent emporter des marchandises encombrantes, y compris dans les trains de banlieue. Un poids de 30 kg leur est même alloué gratuitement avec





▲ Bâtiment des voyageurs et cour des voyageurs de la station de Villiers-le-Bel, vers 1900

▼ Intérieur de la station de Villiers-le-Bel, vers 1900.



leur billet. Tous les bagages, à l'exception de ceux qui peuvent être facilement portés à la main, sont enregistrés et pesés, avant d'être emportés dans le fourgon qui accompagne chaque train.

L'aile droite du bâtiment accueille les salles d'attente des voyageurs, l'une de 1<sup>re</sup> classe, l'autre pour les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes. Le chemin de fer est en effet organisé en trois catégories de voyageurs, afin de maintenir une distinction entre les classes sociales qu'il réunit. « C'est une véritable arche de Noé à compartiments divers qu'un convoi de chemin de fer », explique le journal *L'Illustration*, avant de décrire les voyageurs s'embarquant à la gare du Nord, « le chasseur las des courses infructueuses de la plaine de Grenelle, le flambant canotier parisien allant tenter la découverte de quelque baie inconnue de l'île Saint-Denis, la belle dame se rendant à son château, l'artiste allant jouir de quelques jours de repos, l'honnête cultivateur regagnant sa ferme, la nourrice emportant son poupon ». Ces distinctions sont toutefois oubliées lorsque les circonstances



◀ La gare de la Chapelle, vers 1900. Pour décharger cette grande gare de marchandises, la station de Villiers-le-Bel a été dotée de voies de garages où peut être stocké du matériel roulant.

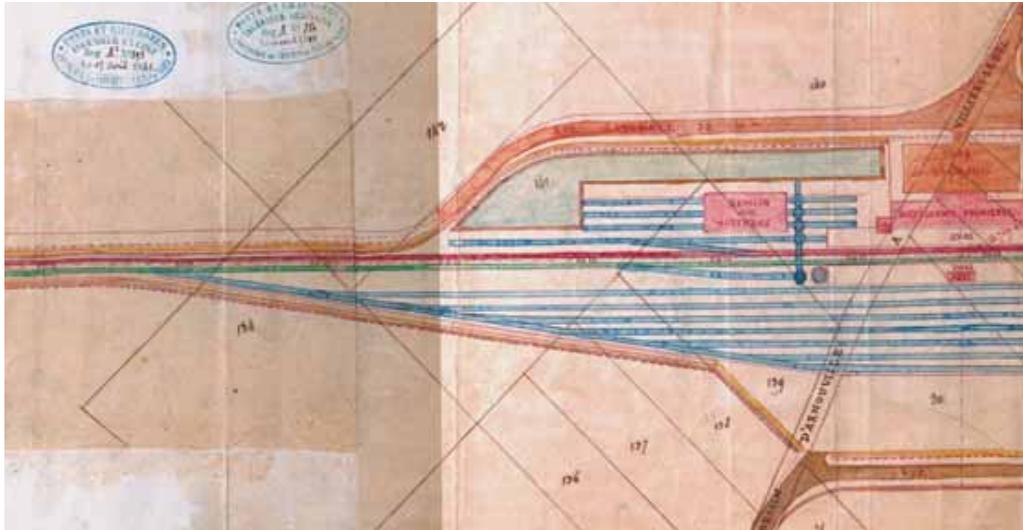
l'imposent, comme à la station de Villiers-le-Bel, qui n'a pas besoin d'espaces aussi grands que la gare de Chantilly et dont les deux salles d'attente de classe inférieure ont été réunies.

Les deux quais, d'une centaine de mètres de longueur, offrent un portique pour abriter les voyageurs, ainsi qu'un cabinet d'aisance. Un passage en plancher disposé à même les voies permet de rejoindre le quai de départ pour Paris. La cour des voyageurs, devant le bâtiment de la station, a une vingtaine

de mètres de large pour pouvoir accueillir les voitures déposant des voyageurs pour le chemin de fer, diligences, omnibus, fiacres ou calèches, autant de véhicules dont le droit à stationner est organisé par le chef de gare.

La station de Villiers-le-Bel est aussi équipée pour le transport des marchandises; ce n'est pas le cas de celle de Pierrefitte, considérée comme trop proche de Paris. Une halle à marchandises et un quai à bestiaux sont établis à côté du bâtiment des voyageurs. Des moyens de manutention y sont affectés, qui se modernisent progressivement. Ainsi en 1890, deux grues hydrauliques sont installées, et un pont tournant de 14 mètres remplace celui de plus petite taille utilisé auparavant. A la même période, l'électricité est installée. Les gares sont des lieux d'expérimentation et d'utilisation des dernières techniques industrielles.

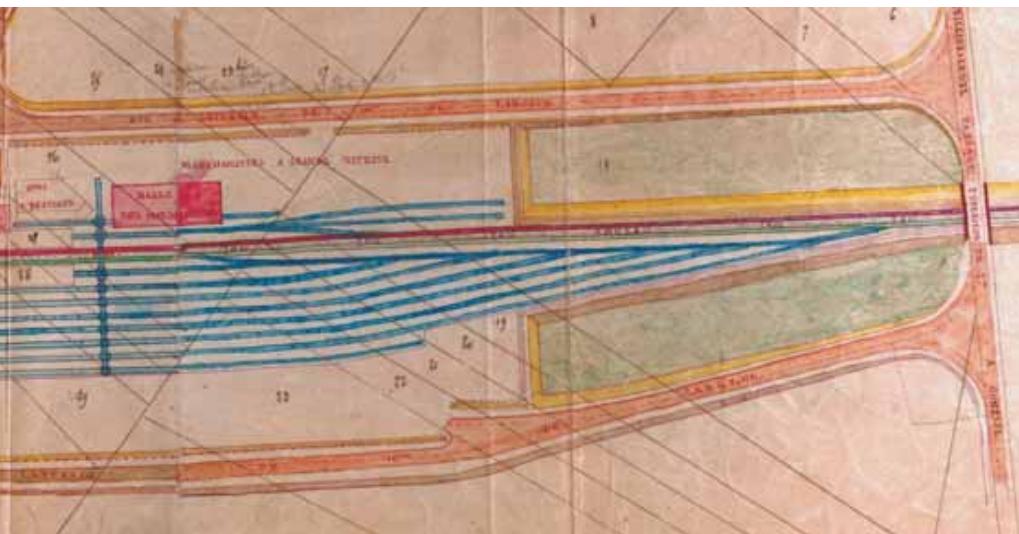
Deux réseaux de voies de garage complètent la ligne principale. L'un est prévu pour faciliter le service de la station et est doté d'une remise à voitures. L'autre est destiné à décharger la gare de la Chapelle, et il a été conçu de manière à pouvoir recevoir les trains de charbon, difficiles à manœuvrer et à stocker avec leur longueur dépassant les 300 mètres. Une extension de voies est réalisée en 1894, confirmant le rôle de la station dans sa fonction de garage pour le réseau de Paris Nord. L'activité ferroviaire est très gourmande en



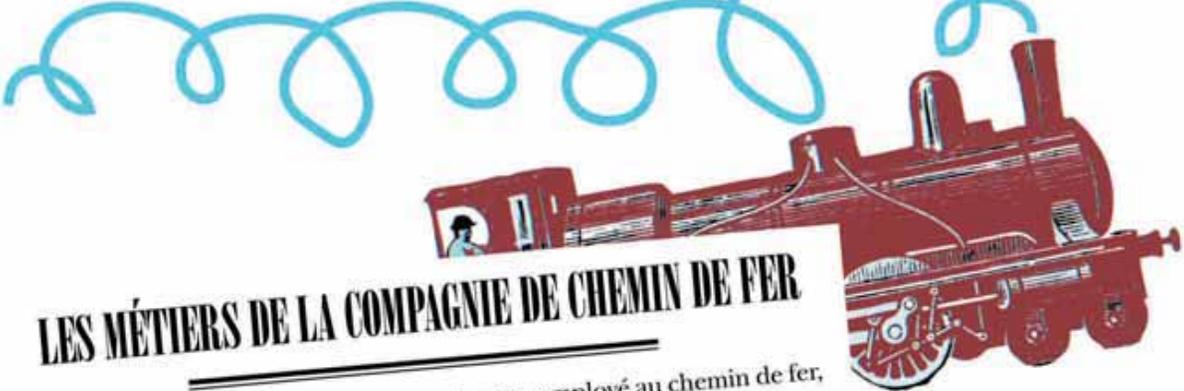
espaces, et la création de plusieurs gares de marchandises au nord de Paris ne suffit pas aux besoins de la Compagnie.

Au total, les installations de la station de Villiers-le-Bel occupent sept hectares, en comptant les chemins d'accès à la gare, et elles s'étendent sur une longueur de presque deux kilomètres. Cet équipement vaste et moderne ne pouvait pas ne pas retenir l'attention des militaires pendant la guerre de 1870-1871. La station est transformée en un parc d'artillerie et un centre d'approvisionnement par l'armée allemande. Les occupants s'y trouvent même à l'étroit, et créent une voie supplémentaire. Cette «voie des Allemands» sera utilisée comme voie de garage après les hostilités, jusqu'à son enlèvement, au début des années 1890.

Les documents manquent pour savoir combien de personnes travaillent à la station, mais nul doute qu'elles sont nombreuses. Le chemin de fer reste longtemps une industrie de main-d'œuvre. Le triage des wagons se fait pour l'essentiel avec la force musculaire, multipliant les postes de manutentionnaires et de «pousseurs de wagons», surtout dans les gares qui ont un rôle de garage, comme celle de Villiers-le-Bel. La plupart des procédures de signalisation font appel à la surveillance humaine. Ce n'est qu'au fur et à mesure des innovations techniques que s'allège peu à peu la part de l'intervention des agents de la Compagnie dans le fonctionnement du chemin de fer.



◀ Plan de la gare de Villiers-le-Bel en 1861.



## LES MÉTIERS DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER

Cette photographie présente-t-elle le personnel de la gare au complet ? On ne le sait malheureusement pas..... En revanche, on peut supposer que les deux enfants sont les fils de l'un ou l'autre agent. En consultant les listes de recensement de la commune d'Arnouville, on peut découvrir différents métiers du chemin de fer. Voici ceux que nous avons pu relever dans les recensements de 1866, 1896 et 1906 : chef

de gare, employé au chemin de fer, cantonnier, garde-barrière, garde-sémaphore, garde-frein, surveillant, charpentier, receveur, chauffeur. Certains de ces métiers s'exercent en dehors des gares, comme celui de garde-barrière, qui travaille aux passages à niveau. Et les métiers évoluent avec les techniques, celui de garde-sémaphore, chargé de surveiller les signaux, n'existait par exemple pas au tout début du chemin de fer.



## Des conditions de voyage difficiles

**Cette technologie ferroviaire** encore balbutiante oblige les voyageurs de la station à composer avec les irrégularités du service. Traction, freinage, signalisation, tout est à inventer et les incidents d'exploitation sont nombreux. Le service de banlieue est particulièrement concerné, avec la nécessité d'arrêts fréquents et de courts séjours dans les gares. D'importantes innovations techniques permettent au chemin de fer de gagner progressivement de la fiabilité.

La priorité accordée aux trains de grands parcours perturbe aussi l'acheminement des voyageurs. Le « désheurement » des trains de banlieue est fréquent sur cette ligne vers le nord dont le trafic continue de croître. Le réseau est non seulement chargé, il est aussi emprunté par des trains sujets aux irrégularités, tels les trains internationaux, auxquels la Compagnie du Nord apporte toute son attention, au point de privilégier la correspondance avec les paquebots faisant la navette entre la France et l'Angleterre. Les trains liés à des événements ponctuels, comme les expositions universelles ou les courses de Chantilly, désorganisent aussi le service. Même les express pour Creil et Chantilly sont prioritaires relativement aux omnibus. Les trains qui desservent la gare de Villiers-le-Bel sont tout en bas de la hiérarchie des convois circulant sur la voie ferrée.

La sécurité des voyageurs s'améliore grâce aux recherches des ingénieurs, mais reste préoccupante tout au long du siècle. Dans les années 1890, 267 morts et 474 blessés sont déplorés chaque année en France en moyenne. Déraillements et tamponnements ne sont pas exceptionnels. Si nombre d'entre eux ne connaissent pas une issue tragique, de grandes catastrophes émaillent l'histoire du chemin de fer ; la première d'entre elles est un accident à Meudon, qui fait 57 morts et plus de 100 blessés graves en 1842. Des accidents moins spectaculaires font aussi des victimes, lors de la montée ou de la descente du train, lorsque les voyageurs franchissent les voies ou se penchent en dehors des voitures.

Ces accidents ne manquent pas d'émouvoir l'opinion publique. « Il y a encore beaucoup de personnes qui craignent de voyager par chemin de fer, même dans les contrées qui font mieux apprécier tous les jours leur commodité et leurs autres avantages. Pour rassurer les craintifs, on a fait des calculs d'après

Gonette, le 6 octobre 1901

GOVERNEMENT MILITAIRE DE PARIS

Art. 109 du Règlement sur le Service intérieur.

GENDARMERIE NATIONALE



RAPPORT du <sup>(1)</sup> Marchal des Logis  
commandant <sup>(2)</sup> la Brigade de Gonette.

COMPAGNIE  
de Seine et Oise  
département  
de Meaux

Sur un accident survenu sur la ligne  
du chemin de fer du Nord.

BRIGADE  
de Gonette  
n° 49

OBJET :

Un sujet d'un accident  
survenu sur la ligne du  
Nord.

Aujourd'hui, 6 octobre courant, le <sup>(3)</sup> Coloccol Alexis-Bruet Joseph, âgé de  
28 ans, terrassier, né à Erpillers, canton  
de Croixelles, (Pas de Calais), qui se trouvait  
debout sur l'imériale du train par tomb  
de Paris-Nord à 9 h 22 du matin, se dirigeant  
sur Chantilly, a heurté le pont de la route  
de Garfes et a été tué sur le coup.

Un compagnon de voyage norvégien  
Rollot Ragnar, âgé de 28 ans, tabacien,  
né à Arbuck, canton de Château-Chinon  
(Nièvre), qui était également debout près  
du <sup>(4)</sup> Coloccol est tombé sur la voie et  
est grièvement blessé.

Le blessé a été conduit à l'hôpital  
Lariboisière à Paris et le décès a été  
transporté à Arusville St. Gervais, par  
les soins du maire de cette commune  
en attendant l'inhumation.

Accard

Examiné à Meaux par le Capitaine Commandant  
par le Capitaine Commandant  
la Gendarmerie de Seine et Oise  
Vincennes le 7 octobre 1901



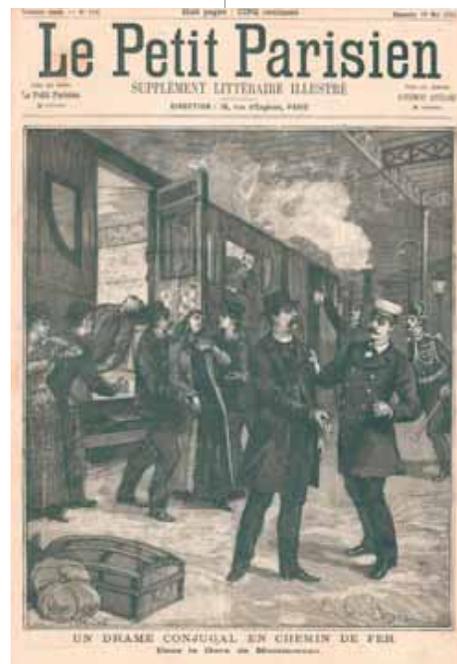
(1) Indiquer le grade.  
(2) Indiquer le commandement.  
(3) Indiquer l'époque du rapport.  
NOTE. -- Les acts des états judiciaires  
sont constatés, et y a lieu, à la suite du rap-  
port. Les descriptions brigade, sous-brigade,  
compagnie, avec leurs autres dénominations qui  
figurent sur le rapport, ce rapport est fait sur feuille  
séparée, à moins que la rédaction s'effectue sur  
une feuille double.  
La largeur de la marge doit être de 4/10 centimètres.

► Rapport d'accident.

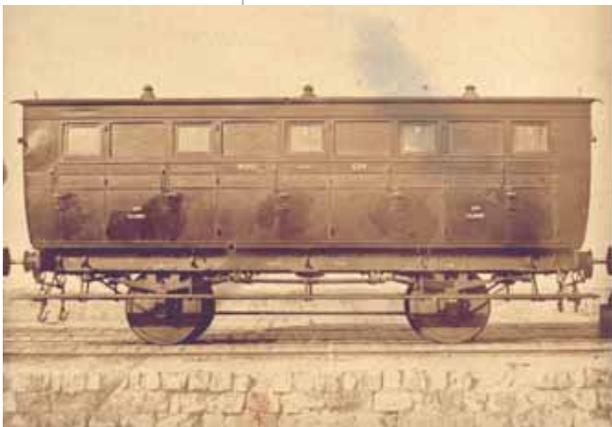
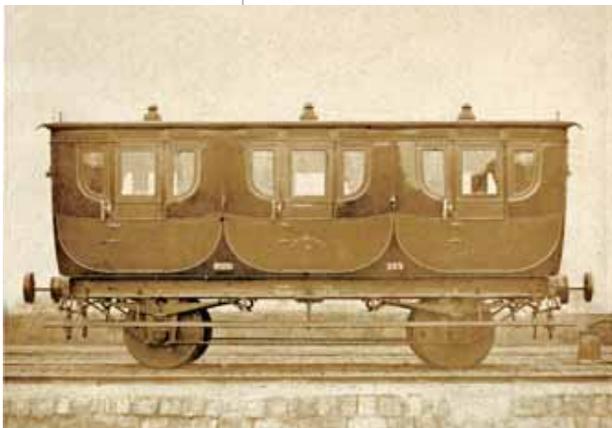
les documents les plus authentiques, en tenant compte de tous les accidents», explique *L'Echo Pontoisien* en 1860, «en voyageant en chemin de fer, il y a environ six fois moins de chance d'être blessé que par la locomotion des diligences et messageries». Le train fait aussi peur à cause des mauvaises rencontres qu'on peut y faire et des crimes qui y sont perpétrés, vols, agressions sexuelles et assassinats, faisant les gros titres des journaux. Comme pour les accidents, des comparaisons permettent de relativiser le risque. «Le champ d'opération de la canaille ne peut pas être toujours le même. Il se déplace avec la civilisation» explique par exemple l'auteur d'un traité sur *La vie en chemin de fer*, avant de rappeler les méfaits des «bandits» au temps des diligences.

Les trains offrent un confort très sommaire. L'acoustique est bruyante, les suspensions défailtantes, les banquettes inconfortables et d'une propreté douteuse. Les compartiments de voitures, qui ne permettent pas encore l'intercirculation, sont étroits. L'éclairage est assuré par des lampes à huile, avec leurs désagréables projections d'huile et leur lumière insuffisante, quand elles ne sont pas tout bonnement éteintes à cause du froid; l'éclairage au gaz ne sera introduit qu'à partir de 1909. Les bouillottes destinées à assurer le chauffage des voitures en hiver peinent à remplir leur office; heureusement, des systèmes plus perfectionnés, tels les thermosiphons, sortes de bouillottes fixes à circulation d'eau chaude, sont mis en service dans les années 1880. Encore faut-il voyager en première classe pour en profiter, car ce n'est qu'en 1892 que la Compagnie du Nord accepte de chauffer toutes les voitures de ses trains de banlieue.

Les compagnies de chemin de fer veulent encourager les voyageurs à prendre des «billets jaunes», comme on appelle le tarif de 1<sup>re</sup> classe. Le parti pris est donc de limiter le confort des voitures de 2<sup>e</sup> classe, et de faire voyager à «la dure» les détenteurs de billets de 3<sup>e</sup> classe. Pour autant, le luxe des voitures de 1<sup>re</sup> classe ne peut être comparé à celui inventé pour les grands trains internationaux qui se multiplient à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le service banlieue est peu rémunérateur, avec ses petits parcours et son alternance entre voitures



▲ Assassinat dans un train à la une du *Petit Parisien*, 1891.



▲ Voitures de 1<sup>re</sup> et 3<sup>e</sup> classe de la Compagnie du Nord, 1858. Les voitures de 1<sup>re</sup> classe sont composées de trois compartiments à 8 places, tandis que les voitures de 3<sup>e</sup> classe sont composées de cinq compartiments à 10 places.

vides et voitures pleines. Les compagnies de chemin de fer s'intéressent plus à la capacité des voitures de banlieue qu'à leur confort. L'usage de wagons à impériales ouvertes, permettant de transporter un plus grand nombre de voyageurs, s'est répandu pour les courts trajets de la région parisienne. Il est difficile de savoir quelle part ces voitures ont tenue dans l'exploitation de la ligne de Chantilly, mais leur usage y est attesté en 1900, à une période où elles sont de plus en plus vilipendées et de moins en moins utilisées, en raison de leur inconfort en cas d'intempéries et des accidents de voyageurs.

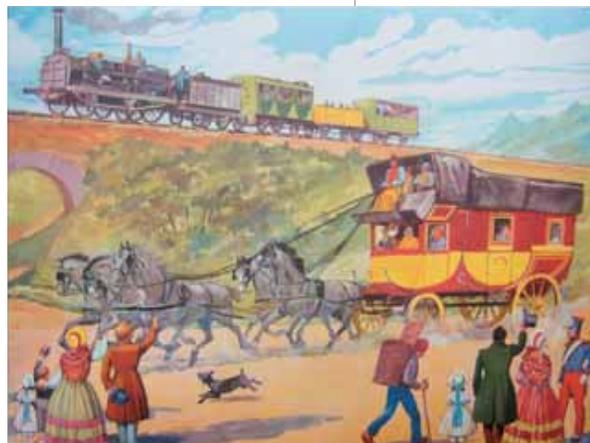
## De la route au rail

**Lors de sa mise en service**, la station de Villiers-le-Bel est desservie par des trains omnibus, s'arrêtant à toutes les gares de la ligne. Seules Creil et Chantilly ont le privilège de trains express, réservés aux voyageurs de 1<sup>re</sup> classe. Sept allers et neuf retours Villiers-le-Bel-Paris sont offerts quotidiennement, entre huit heures du matin et dix heures du soir. Les voyageurs de la station doivent s'acquitter d'une somme de 1,70 franc, 1,25 franc ou 90 centimes, selon la classe choisie. Plusieurs formules leur sont proposées : le billet ordinaire, le billet aller-retour et l'abonnement, de six mois ou un an.

L'offre ne s'étoffe que très lentement au fil des décennies. Le nombre de rotations journalières n'augmente que peu à peu : sept en 1861, neuf en 1871 et en 1880, treize en 1890, auxquelles se rajoutent quelques retours de Paris supplémentaires. Les gains en amplitude horaire sont limités : le premier train du matin part à 8 h 24 en 1861, à 7 h 15 en 1890, tandis que le dernier retour de Paris arrive respectivement à 21 h 20 et 23 h 05. C'est un service qui peut satisfaire surtout le voyageur occasionnel, ou bien celui qui dispose d'horaires souples, comme le représentant de commerce ou l'homme d'affaires.

C'est aussi une offre assez proche de ce que proposait la route avant l'arrivée du chemin de fer. Des voitures circulaient en effet entre Villiers-le-Bel et Paris six fois par jour. Ce service de diligences publiques était même cadencé, avec un départ toutes les deux heures, entre 9 h et 19 h, alors que les horaires du chemin de fer laissent des intervalles de trois et même quatre heures sans train. Le prix du billet était l'équivalent de celui d'un ticket de chemin de fer de 2<sup>e</sup> classe. Gonesse et Arnouville disposaient aussi d'un service de voitures pour Paris, au sujet duquel les informations manquent, mais qualifié « d'excellent » par les témoins de l'époque.

La Compagnie du Nord semble donc avoir pris appui sur les habitudes de transport par route pour organiser son service. N'était-ce pas le meilleur moyen de faire concurrence aux diligences et de rabattre le trafic sur le chemin de fer ? L'adoption de ce nouveau moyen de transport ne va pas de soi et ce n'est que lorsque le flux de voyageurs se dirigeant vers les gares grossit que des trains supplémentaires sont mis en circulation. Le chemin de fer oppose à la route un atout incontestable, celui de la vitesse. Il fallait deux heures pour rejoindre Paris par la diligence, tandis que les trains ne mettent que trente minutes pour parcourir les quinze kilomètres qui séparent la gare du Nord de la station de Villiers-le-Bel. Un exploit auquel le trajet entre les bourgs et la gare porte toutefois une ombre : la diligence passait au centre des villages, il faut désormais parcourir deux ou trois kilomètres pour rejoindre la station.



▲ Diligence et chemin de fer se font de la concurrence.

# SEIZE TRAINS PAR JOUR

Les voyageurs peuvent consulter « l'indicateur du chemin de fer », comme on appelait les petits fascicules publiés avec tous les horaires de la compagnie de chemin de fer. Celui-ci date d'avril 1861, soit moins d'un an après l'ouverture de la station. Il permet de découvrir que seulement seize trains s'arrêtaient chaque jour, sept

dans le sens Creil-Paris et neuf dans le sens Paris-Creil. Mais de nombreux convois passaient sans s'arrêter à la gare : les express pour Creil et Chantilly, et les trains vers le nord de la France ou la Belgique. Car la voie ferrée était la même pour les trains de grande distance et pour les trains de banlieue.



Départs de Paris : 2° Par LOUVRES et CHANTILLY.															
Paris	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3
dep.	classe														
Saint-Denis	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Pierrefitte	6 20	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Villiers-le-Bel	6 30	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Goussainville	6 40	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Louvrois	6 50	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Luzarches-Surville	7 13	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Orry-la-Ville	7 25	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Chantilly	7 40	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Creil (B)	7 40	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7

Retour vers PARIS : 2° Par CHANTILLY et LOUVRES.															
Creil (B)	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3
dep.	classe														
Chantilly	8 15	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Orry-la-Ville	8 28	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Luzarches-Surville	8 40	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Goussainville	8 50	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Villiers-le-Bel	9 0	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Pierrefitte	9 10	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Saint-Denis	9 20	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5
Paris	9 30	8 59	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5	9 5



\*) Arrêts aux Stations pour descendre des voyageurs sans en prendre.

C'est sans doute une des raisons pour lesquelles le service de diligence en direction de Paris est préservé pendant plusieurs décennies. Le nombre de rotations n'est probablement plus aussi élevé après l'ouverture de la gare, mais une période de transition permet à la route de se maintenir face au rail, avant de céder définitivement la place. Il est difficile de dater la cessation de ce service, il fonctionne encore en 1879, mais à la fin du siècle, il n'y a plus que le chemin de fer pour rejoindre Paris en transport en commun.

Si une certaine continuité s'est donc établie en ce qui concerne les échanges avec Paris, c'est un bouleversement total du point de vue des déplacements sur les moyennes et grandes distances. Il fallait vingt heures pour rejoindre Lille par la route, un peu plus de quatre heures suffisent par chemin de fer. Les habitants peuvent facilement retourner dans leur province d'origine ou aller à la mer, par un des «trains de plaisir» organisés par la Compagnie du Nord à partir de Paris, et même parfois de Saint-Denis. Le chemin de fer permet aussi des excursions plus modestes, comme la promenade à Chantilly ou à Compiègne. Ces voyages peuvent même revêtir une forme collective; les compagnies de chemin de fer développent d'ailleurs une politique tarifaire en faveur des sociétés de musiques, associations et autres groupements. L'arrivée du chemin de fer a ouvert une porte vers le lointain, à défaut d'améliorer de manière significative les communications de proximité.



▲ Les trains de plaisir présentés dans le journal *Le Grand Illustré*, 1904.



**La création**  
de liaisons entre la gare  
et les villages

Les communes qui avaient bataillé pour réduire la distance les séparant des gares, au moment de la définition du tracé de la ligne, ne s’y étaient pas trompées. L’établissement de liaisons entre les bourgs et les stations implantées au milieu des champs est un casse-tête, particulièrement pour les petites agglomérations. La Compagnie du Nord ne se désintéresse pas de cette question, primordiale pour attirer des voyageurs vers le chemin de fer. Sa contribution est toutefois marginale, laissant l’essentiel de cette charge à des municipalités démunies devant l’ampleur des moyens à engager.

## De nouveaux chemins

**Avant l’arrivée du chemin de fer**, Villiers-le-Bel entretenait surtout des relations avec les communes d’Écouen et de Sarcelles, de façon un peu plus lointaine avec Saint-Denis et Paris, bref la voie importante pour elle était la route impériale n° 16. Du côté d’Arnouville et de Gonesse, c’était le chemin de grande communication n° 84 qui concentrait l’essentiel des liaisons avec l’extérieur, vers Roissy ou vers Garges, Saint-Denis et Paris. Ces deux voies sont bien entretenues ; la gestion des routes impériales et des chemins de grande communication – ancêtres des routes nationales et départementales – est organisé par l’Etat et le Conseil général.

Les autres voies ne sont que des sentiers à l’état naturel, appartenant à la catégorie des chemins ruraux et vicinaux, dont les communes n’assurent l’entretien qu’à *minima*. A cette époque, elles ont de faibles ressources, l’essentiel de l’administration communale se limite d’ailleurs à cette question des chemins, avec l’organisation du travail du cantonnier et des journées de prestation d’entretien en nature. Ces chemins de traverse sont si peu praticables que pour le transport de matériaux entre Villiers-le-Bel et Gonesse, notamment de plâtre ou de blé, les voitures préfèrent redescendre jusqu’à Pierrefitte, puis remonter par la route impériale ou le chemin de grande communication, selon le sens de déplacement.

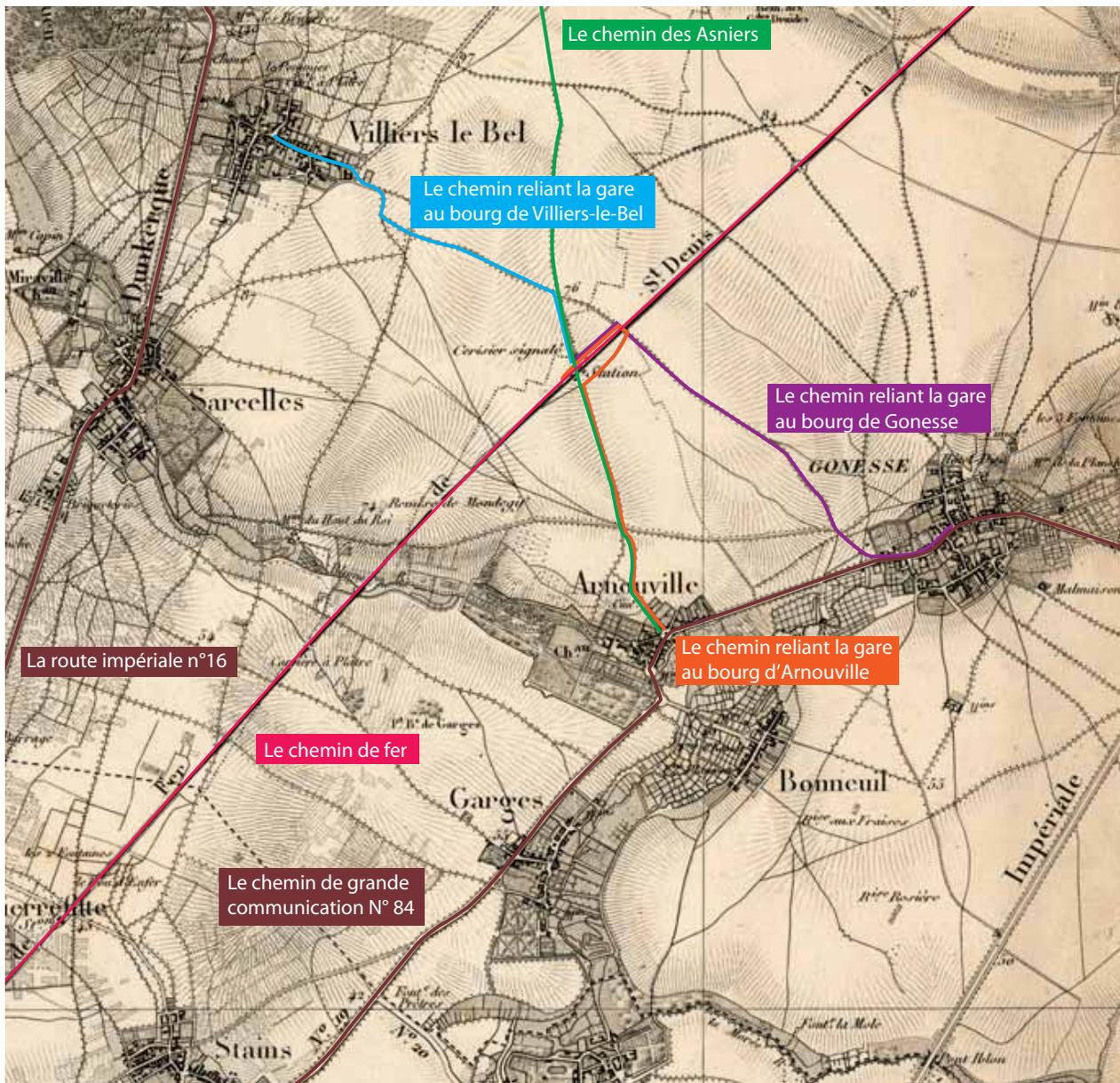
L’ouverture de la station bouleverse ce réseau des circulations, avec la nécessité de créer un accès satisfaisant à la gare. La situation de ce nouvel équipement, aux confins des territoires communaux, complique sérieusement la question. C’est sur plusieurs kilomètres qu’il faut rendre des voies praticables, en réveillant des liaisons endormies, non sans difficultés.

► Vues de Villiers-le-Bel et de Gonesse à partir de la ligne de chemin de fer, 1865. Ces photographies, réalisées par le photographe Baldus, ont été éditées dans un album publié par la Compagnie du Nord, intitulé *Ligne de Paris à Compiègne par Chantilly*.



Dans cette nouvelle géographie locale, le chemin des Asniers s'impose tout naturellement, puisque c'est sur son assiette qu'a été implantée la gare. Ce sentier séculaire, reliant les terrains de culture situés au nord de Villiers-le-Bel aux moulins d'Arnouville, était jadis utilisé pour le transport de blé.

La partie arnouilloise du chemin des Asniers, au sud de la voie ferrée, permet aux habitants d'Arnouville d'accéder à la station grâce à deux sentes latérales déviant la circulation, à l'ouest vers un passage à niveau, à l'est vers un pont. En 1863, ce « chemin de la station » n'est pas encore entièrement pavé et se trouve « dans un très mauvais état », malgré la subvention exceptionnelle accordée deux ans plus tôt par le préfet. Le Conseil municipal décide d'y affecter toutes les ressources vicinales, les travaux de réparation du chemin étant de « la plus grande importance ». Une priorité maintes fois réaffirmée au cours des décennies suivantes, sans que la viabilité du chemin de la station ne semble s'améliorer.



▲ Carte d'état-major, vers 1890.

Au tournant du siècle, un secours est demandé plusieurs fois au Département, le chemin étant « en très mauvais état malgré les sacrifices que la commune est obligée de faire pour l'entretenir ». Des mesures plus radicales sont prises, avec le vote d'un emprunt remboursable par un impôt extraordinaire, en 1905. La voie, qui porte désormais le nom de « rue du chemin de fer » est portée à une largeur uniforme de dix mètres, un caniveau est construit et une rangée d'arbres est plantée. Mais déjà en 1912, le Conseil municipal note qu'il faut entièrement refaire le pavage de la voie...

Les choses ne sont guère plus aisées du côté de Villiers-le-Bel. Pour établir sa communication de la gare vers le bourg, la commune s'est saisie de la portion du chemin des Asniers qui, partant de la station, prend la direction du nord. La liaison emprunte ensuite le chemin de Gonesse. Ce chemin de médiocre qualité, initialement destiné à atteindre Gonesse à partir de Villiers-le-Bel, doit désormais être rendu praticable sur plus de deux kilomètres. Il prendra le nom « d'avenue de la gare » en 1912.

C'est sur la continuité de ce même chemin que Gonesse prend appui pour créer sa liaison avec la station. Aussi dès 1858, l'administration décide de le classer dans la catégorie des chemins de grande communication, sous le numéro 44. Une mesure qui ne suffit pas à le maintenir dans un état satisfaisant.

Ces nouveaux chemins entre les bourgs et la gare sont d'autant plus précaires qu'ils ne servent pas seulement au transport des voyageurs, mais aussi aux charrois de marchandises, particulièrement destructeurs. Certes, les municipalités perçoivent des « subventions exceptionnelles » versées lors de « dégradations extraordinaires ». C'est par exemple le cas lors de la construction des forts militaires d'Écouen et de Stains, en 1876, dont tous les matériaux sont arrivés par voie ferrée, à la station de Villiers-le-Bel. Ces contributions ne parviennent pas à régler la question. Entre ornières et boue, les nouvelles voies vers la gare demeurent longtemps difficilement praticables.

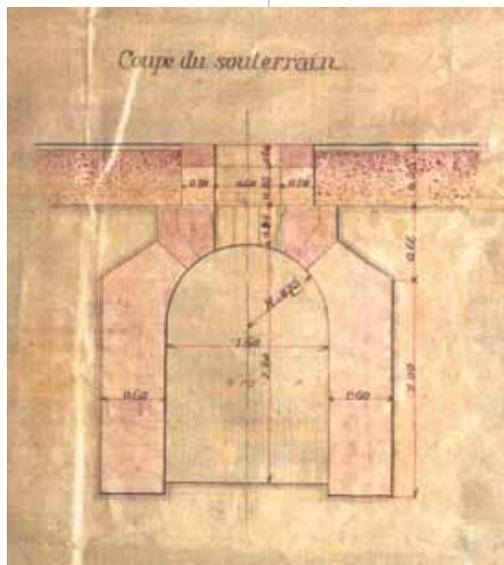
## Un passage controversé

**Les deux sentes latérales** créées le long du chemin de fer ont mis en émoi toute la commune d'Arnouville. Dès l'enquête préalable, le Conseil municipal a souligné les inconvénients de cette déviation longue de 800 mètres : « C'est

un préjudice général et notoire pour les terres exploitées par les propriétaires ou fermiers». Il s'y oppose formellement, et suggère l'établissement d'un pont supplémentaire au niveau de la station. Cette proposition est appuyée par des habitants et des propriétaires, parmi lesquels la comtesse de Choiseul et les trois comtes de Valanglard, «propriétaires ensemble du château d'Arnouville, de plusieurs fermes et deux cents hectares de terre environ», soit les trois quarts du ban communal. Ce pont «ne serait pas dispendieux pour la compagnie», estiment ces administrés de choix, «il rapprocherait les propriétaires et les cultivateurs de la station et des terres cultivables considérables qu'il leur restera à cultiver au-delà de la ligne».

L'administration n'est pas de cet avis, considérant l'ouvrage comme trop onéreux et jugeant les possibilités de circulation satisfaisantes. La Compagnie du Nord se montre plus conciliante. Même si elle a rempli ses obligations en créant la déviation, elle consent à entreprendre la construction d'un passage souterrain ou d'une passerelle si les communes participent pour moitié à la dépense. Cela reste inacceptable pour la municipalité d'Arnouville qui poursuit ses réclamations. Elle demande le versement d'une indemnité en réparation du préjudice subi : la déviation est un «allongement énorme pour la rentrée des récoltes» et le surcoût de son entretien est «très important pour la commune dont les revenus sont très minimes». Ne parvenant pas à se faire entendre, elle va jusqu'à saisir le Conseil d'Etat au Contentieux. Rien ne va plus entre Arnouville et sa gare.

«Pour ce qui est de la jouissance du chemin de fer et de la station à Arnouville, elle n'est pas à beaucoup près ce qu'elle devrait être», déplore le Conseil municipal. C'est même le chemin de fer dans son ensemble qui est condamné : «La commune y a plus perdu que gagné, puisque de nombreux omnibus faisaient le service de Paris



▲ Projet de passage souterrain pour la station de Villiers-le-Bel établi par la Compagnie du Nord, 1861.



▲ Demande d'indemnité, 1861.



## ARNOUVILLE-LES-GONESSE (S)

### SUR LE CHEMIN DE LA STATION

**I**l n'existait pas de service de correspondance entre le village d'Arnouville et la gare. Alors les habitants devaient marcher sur plus de deux kilomètres.

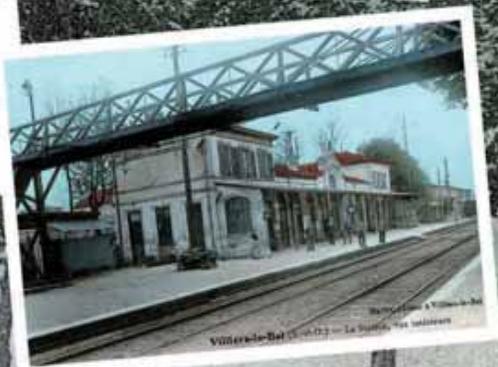
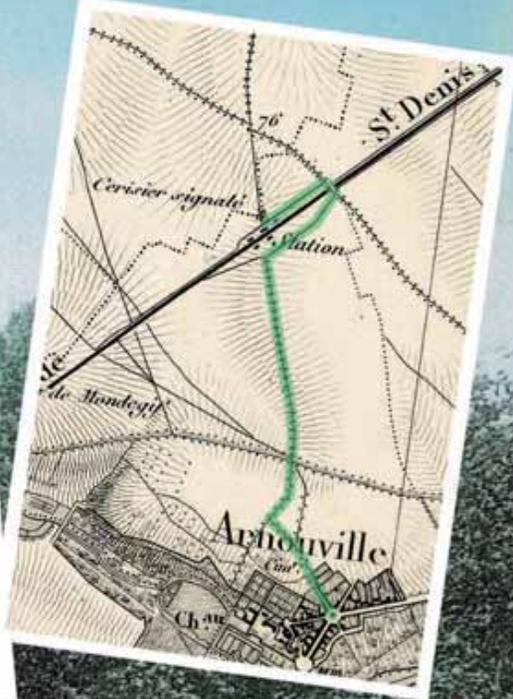
Sur cette carte postale datant du début du XX<sup>e</sup> siècle, la « rue du chemin de fer » est déjà bien aménagée : elle est pavée, il y a un

trottoir et un caniveau, et la rangée d'arbres offre de l'ombre en été. Mais elle a longtemps été un sentier à peine pavé, plein d'ornières et souvent couvert de boue. Avant l'ouverture de la gare, c'était le « chemin des Asniers », un sentier emprunté pour transporter le blé jusqu'aux moulins d'Arnouville.



## DE LA DÉVIATION À LA PASSERELLE

Puisque la voie ferrée coupe le chemin reliant le village d'Arnouville et la gare, il a fallu créer une déviation, rallongeant de 800 mètres le trajet jusqu'à la station. Heureusement, une passerelle en bois a été construite en 1868. C'est une amélioration pour les voyageurs, mais les cultivateurs ne sont toujours pas contents, car ils doivent emprunter avec leurs voitures la déviation pour rentrer les récoltes des champs situés de l'autre côté de la voie ferrée.



sans que les voyageurs eussent à se déranger aucunement et aujourd'hui ils sont obligés de faire à pied plus de deux kilomètres pour arriver à la station». Un point de vue empreint « d'aveuglement et de passion », selon la Compagnie du Nord : « Il n'est pas vrai que la station d'Arnouville soit un malheur pour cette commune ».

L'âpreté des débats n'empêche pas la municipalité d'ouvrir dès 1860 une souscription pour couvrir les dépenses de construction d'un pont souterrain, « d'une utilité incontestable ». La moitié de la somme est recueillie grâce à la participation de plus de 70 habitants et propriétaires et de la quasi-totalité du Conseil municipal – le maire est le plus gros donateur. Pour trouver le complément, c'est une imposition extraordinaire sur trois années qui est décidée en 1865. Les 6 000 francs réclamés par la Compagnie du Nord – soit l'équivalent de presque deux années du budget communal — sont finalement réunis.

Cet argent est investi dans la construction d'une passerelle pour piéton en bois, ouverte en 1868 aux usagers. Elle prend place à plus de quatre mètres au-dessus des voies et est accessible par des escaliers, à partir de la cour des voyageurs et du chemin de la station. Quant au surcoût représenté par l'entretien de la déviation, il finit par trouver une heureuse répartition entre les différentes collectivités concernées, avec d'abord des accords financiers entre les communes, puis le classement des sentes latérales comme annexes du chemin de grande communication n° 44 en 1907.

## Le mal des correspondances

**Des chemins en bon état** ne suffisent pas pour rejoindre rapidement la station à partir des bourgs, il faut aussi des services de correspondance. Bien sûr, ils sont nombreux ceux pour qui trois kilomètres à pied n'ont rien d'exceptionnel. A cette époque, la France marche beaucoup, mais cette pratique n'est pas partagée par toutes les classes sociales. Et à quoi bon apporter la modernité du chemin de fer dans un pays si l'on doit laisser les voyageurs marcher sur plusieurs kilomètres pour rejoindre la station ?

Comme partout, la Compagnie du Nord conclut des ententes avec les entreprises de la route, dans une stratégie qui lui permet à la fois d'améliorer son propre service aux voyageurs et d'affaiblir l'attrait du transport par diligence. Elle verse des subventions en échange desquelles les voituriers acceptent de

délaisser le service pour Paris au profit des nouvelles liaisons entre les bourgs et la station. 5 000 francs pour 50 000 voyageurs, tel est le soutien accordé pour la correspondance avec le bourg de Villiers-le-Bel, soit 10 centimes par trajet et une part infime du billet de chemin de fer.

Les horaires de ces diligences sont calculés en fonction de ceux des trains et ils sont mentionnés dans l'indicateur horaire des chemins de fer. Le service est même gratuit pour les voyageurs, du moins dans les premiers temps, car l'acquiescement d'un billet supplémentaire s'est imposé plus tard. Les voitures emmènent les voyageurs en vingt minutes de la station au bourg de Villiers-le-Bel ou de Gonesse, si elles ne prennent pas de retard sur l'un ou l'autre des chemins peu praticables qu'elles doivent emprunter.

La géographie de ces correspondances s'écrit avec le souci de rentabilité. La Compagnie du Nord veut bien soutenir les dessertes des localités avoisinantes des gares, mais seulement à hauteur du mouvement de voyageurs escompté. Villiers-le-Bel, Gonesse, Arnouville, Roissy, Ecouen et Saint-Martin-du-Tertre

▼ L'omnibus dans le village de Gonesse, au début du XX<sup>e</sup> siècle.



sont les seules localités disposant de ce service à l'ouverture de la gare. Pour les habitants des communes de petite taille, telles Bouqueval ou Bonneuil, c'est à pied qu'il faut rejoindre la gare, à moins de disposer d'une voiture personnelle ou de s'offrir les services d'une voiture de louage.

Arnouville fait rapidement les frais de cette politique. Elle n'a d'abord droit qu'à un service partagé avec Gonesse, qui porte à une heure le temps nécessaire pour rejoindre la station. Quelques mois plus tard, le nom d'Arnouville disparaît de la liste des localités avec lesquelles la Compagnie du Nord assure la correspondance. La municipalité ne tente même pas de trouver un voiturier pour combler ce manque, tant l'organisation de cette desserte du village à la gare semble hors de portée pour une commune de son importance.

Le nombre de trains desservis fluctue aussi au gré des mouvements de voyageurs. Le bourg de Gonesse ne bénéficie pas d'autant de liaisons que le village de Villiers-le-Bel. « Tout le monde n'a pas soixante centimes par jour à dépenser pour monter dans la patache qui fait le service de la gare, d'ailleurs cette patache ne fonctionne même pas pour les trains matinaux, sans doute pour ne pas réveiller les chevaux de trop bonne heure », ironise *La Tribune de Seine-et-Oise* en 1906. C'est également sans compter les diligences qui refusent des voyageurs lorsque la voiture est pleine. Ce qui ne manque pas d'arriver, étant donné leur petite capacité, bien plus réduite que celle des trains.

## Du cheval à la vapeur

**La municipalité de Villiers-le-Bel** décide de se saisir de cette question en 1875, estimant que le service de correspondance ne répond pas aux besoins de circulation, et qu'il « en va des intérêts généraux de la commune ». Elle propose de remplacer la diligence par un tramway à vapeur. Cet élan vers le progrès ne manque pas d'échauffer les esprits. Est-il prudent de laisser une locomotive parcourir les petites rues populeuses du bourg ? Un tramway peut-il être rentable dans une localité de cette importance ? Le « chemin de fer sur route » en est à ses débuts en France, Villiers-le-Bel compte même parmi les toutes premières communes à s'être dotées de cette invention.

Le service par tramway, inauguré en 1878 avec solennité, soulève l'enthousiasme. « Le tramway par la régularité et la facilité de son service, le confor-

table de son matériel, l'excellence de son organisation a donné à notre commune un aspect tout nouveau en lui apportant un élément de vitalité qui lui manquait» déclare le Conseil municipal en 1882, «c'est une réussite totale». Avec ses 68 places assises, auxquelles se rajoutent 20 places en plateforme, le tramway peut prendre beaucoup plus de voyageurs qu'une diligence. Le nombre de personnes transportées entre la gare et le bourg augmente, passant d'une moyenne de 115 à 230 par jour. La ligne est intégrée dans le réseau de services de correspondance de la Compagnie du Nord, et perçoit les subventions jadis versées aux voitures hippomobiles.

Les déconvenues n'ont cependant pas tardé. L'état du matériel roulant et de la voie laisse souvent à désirer, et les dysfonctionnements sont nombreux. La cohabitation avec les voitures à cheval dans les rues du bourg n'est pas aisée. Surtout, l'équilibre financier est précaire, entre subventions insuffisantes et tari-

▼ Le tramway à vapeur dans le village de Villiers-le-Bel, vers 1900.



**COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER**  
DE  
**VILLIERS-STATION A VILLIERS-LE-BEL**

La Compagnie du Chemin de fer de Villiers-Station à Villiers-le-Bel se constitue pour le rachat de l'exploitation de la ligne de Villiers-le-Bel et de la concession de Gonesse. Le capital social sera porté à 100,000 francs, divisé en 200 actions de 500 francs, représentant l'apport en nature complètement libéré.

Elle émettra :

**285 Obligations de 400 francs 5 %**

REMBOURSABLES EN 25 ANNÉES PAR TIRAGES ANNUELS

**Le premier remboursement aura lieu le 1<sup>er</sup> Juillet 1884**

**Prix : 350 francs**  
JOUISSANCE DU 1<sup>er</sup> JANVIER 1884

**100** fr. quinze jours après constitution définitive de la Société.  
**125** fr. un mois après.  
**125** fr. le mois suivant.  
**350** fr.

*Les souscripteurs auront à toute époque la faculté d'acquiescer à 5 0/0 la totalité des versements ultérieurs.*

**INTÉRÊT ANNUEL : 20 FRANCS**

Payable par semestres les 1<sup>er</sup> Janvier et 1<sup>er</sup> Juillet de chaque année

LE PREMIER COUPON SERA DÉTACHÉ LE 1<sup>er</sup> JUILLET 1884

Ces Obligations donnent donc un revenu de 3-70 0/0 et de 6-05 0/0 en comptant la prime résultant du remboursement à 500 francs.

**MAIRIE DE VILLIERS-LE-BEL**

**ARRÊTÉ**

*Qui prescrit aux rouliers, charretiers, conducteurs de voitures ou de bêtes de charge de laisser libre la voie ferrée traversant la commune de Villiers-le-Bel au moment du passage du tramway à traction de locomotives desservant ladite voie.*

**Nous, Maire de Villiers-le-Bel,**

Vu le décret du 30 juillet 1878, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un tramway entre Villiers-le-Bel et la station de même nom;  
Vu l'arrêté de M. le Préfet, du 13 septembre 1877, réglant les conditions dans lesquelles le véhicule doit être placé;  
Vu l'arrêté du 14 décembre 1789 (art. 36), 18-21 août 1790 (art. 13) et 18-22 juillet 1791; l'art. 473, 474 et 479 du Code pénal;  
Considérant qu'il importe de prendre les mesures nécessaires pour alléger les charretiers et conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge, de la voie ordinaire à se garer, lors du passage du tramway à traction de locomotives, sur la voie ferrée, au moment du passage de ladite voie, afin d'éviter les accidents;

**ARRÊTONS :**

**Article 1<sup>er</sup>.** Tous les rouliers, charretiers ou conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge circulant dans la traverse de Villiers-le-Bel, sur le chemin où est établi le tramway à traction de locomotives, seront tenus de se garer et de laisser la voie ferrée entièrement libre, au premier avertissement, consistant en un coup de trompe donné par les conducteurs du tramway. Il est également interdit d'obstruer la voie ferrée par des dépôts d'immondices ou matériaux quelconques.

**Art. 2.** Les contraventions qui seront arrêtées seront constatées par des procès-verbaux ou rapports qui nous seront transmis pour être déferés aux tribunaux compétents.

L'arrêté passé en conseil par le Maire de Villiers-le-Bel le 4 Juin 1878.

Fait à la Mairie de Villiers-le-Bel le 5 Mai 1878.

**Le Maire :**  
**Signé : JACOB.**

fication trop basse. La société concessionnaire fait faillite en 1883 et les repreneurs se succèdent sans parvenir à régler les problèmes de cette desserte.

L'expérience beauvillésoise retient l'attention de Gonesse, qui lance aussi un projet de tramway pour assurer la correspondance avec la gare. Ce chef-lieu de canton peut-il se contenter d'un omnibus à cheval, alors que les communes sont de plus en plus nombreuses à s'intéresser à ce moyen de transport moderne ? Dès 1880, un projet est soumis à l'enquête publique, mais il peine à avancer. Les concessionnaires ne se bousculent pas pour construire et exploiter cette petite ligne.

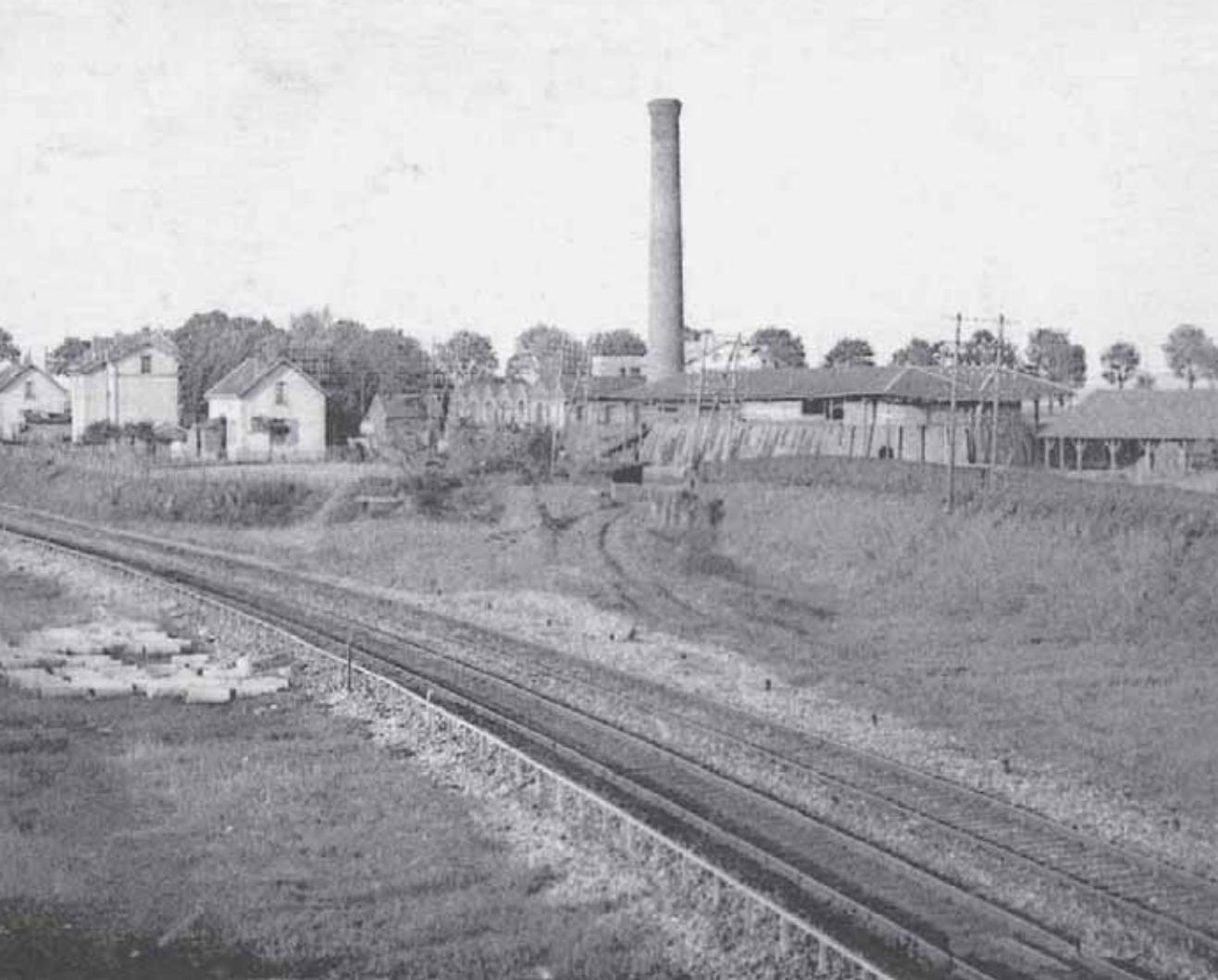
La commune d'Arnouville est sollicitée pour apporter son soutien à cet épineux dossier. Après s'être prononcée contre un premier projet qui la laisse à l'écart, elle se montre très intéressée lorsqu'elle est intégrée dans le tracé, en 1882. Ce tramway est « l'objet d'un désir unanime », déclare le Conseil muni-

cipal en 1890, « il y a lieu d'exécuter ce projet trop longtemps différé ». Mais dix ans plus tard, il refuse de voter la subvention demandée si le projet n'est pas modifié, notamment en proposant autant de rotations pour la commune d'Arnouville que pour celle de Gonesse. Le dossier continue à s'enliser.

On mesure les difficultés de ces services de correspondance en observant comment les habitants de Villiers-le-Bel se sont saisis de la gare de Sarcelles-Saint-Brice, ouverte sur la ligne de Montsoult en 1877. Même si cette station est à trois kilomètres de leur village et n'est pas desservie par une liaison avec la localité, les Beauvillésois l'utilisent pour augmenter leurs possibilités de déplacement. Ils demandent même à pouvoir emprunter indistinctement les gares de Sarcelles et de Villiers-le-Bel avec leurs billets aller-retour et leurs abonnements. La correspondance par tramway ne suffit pas à faire la différence pour ramener tous les voyageurs vers la gare de Villiers-le-Bel.

▼ Le tramway à vapeur dans le village de Villiers-le-Bel, vers 1900.





# Premières transformations du territoire

Le chemin de fer est rapidement devenu symbole de développement pour de nombreuses communes desservies par des gares. Ces transformations ne prennent pas pour autant le même visage partout. Ici des usines se construisent, là l'urbanisation progresse, ailleurs c'est la villégiature qui connaît un élan. Parfois, l'ouverture d'une gare suscite un effet inverse, provoquant le déclin d'industries jusqu'alors protégées de la concurrence. Dans d'autres contrées, les changements sont mineurs, l'arrivée du chemin de fer transforme à peine l'économie locale.

C'est plutôt le cas des communes de Villiers-le-Bel, de Gonesse et d'Arnouville. Des activités sont relancées, d'autres évoluent, de petits noyaux d'habitations se créent, mais la vocation du territoire n'est pas modifiée en profondeur pendant plusieurs décennies. Entre 1856 et 1896, la population n'augmente que de 13 % à Villiers-le-Bel et de 16 % à Gonesse ; à Arnouville, la croissance est de 39 %, correspondant toutefois à un gain d'une centaine d'habitants. Il faudra attendre le tournant du siècle pour que s'amorce ce vaste mouvement d'urbanisation qui bouleversera radicalement la destinée de ces villages.

## De nouvelles possibilités pour le monde agricole

**La Compagnie du Nord** avait de grandes idées pour le transport de denrées agricoles : la construction d'une gare sous les Halles, permettant de connecter toutes les exploitations proches de son réseau avec le vaste centre de vente et d'échanges installé au cœur de la capitale. L'échec de ce projet dans les années 1890, suite à l'opposition de la ville de Paris, restreint l'intérêt du chemin de fer pour les exploitations proches de la capitale : il est souvent plus rapide d'emporter les produits par la route sur une courte distance, si on prend en compte les deux opérations de transbordement des produits, aux gares de départ et d'arrivée. C'est toutefois sans compter les tarifs privilégiés concédés par les compagnies de chemin de fer, parfois sous la pression des gouvernements. L'émergence du métier d'approvisionneur, groupant l'expédition des produits de plusieurs exploitations, favorise aussi le transport par chemin de fer.

Les agriculteurs se sont-ils emparés de la station de Villiers-le-Bel pour écouler leurs produits? L'envoi de produits pour les Halles par la gare est attesté en 1913, sans qu'on dispose d'informations sur le volume et l'ancienneté de cette pratique. La culture de légumes en pleins champs et le maraîchage ont peut-être tiré profit des nouvelles possibilités de transport par rail, d'autant que le chemin de fer permet de se connecter à des marchés plus vastes que la seule capitale, et même de travailler pour l'exportation. Pour autant, ces cultures restent secondaires dans un pays qui conserve sa tradition betteravière et céréalière et qui peut transformer sur place une partie de sa production agricole. La sucrerie de Gonesse offre un débouché aux betteraves, quant au blé, il peut être emporté en voiture vers un des nombreux moulins qui bordent la rivière du Crould, à Gonesse, Arnouville et Garges, ou bien aux moulins de Pantin, ouverts dans les années 1880.

▼ Cultivateurs emportant  
leur production aux  
Halles de Paris, vers 1900.



Le chemin de fer ne sert pas seulement à expédier les produits des cultivateurs, il est aussi utilisé pour l'acheminement des gadoues de Paris vers les terres agricoles. Ce mélange d'ordures ménagères, de débris de rues – parmi lesquels le crottin des nombreux chevaux sillonnant alors Paris — et de résidus des marchés est riche en pouvoirs fertilisants. Il intéresse depuis plusieurs siècles les cultivateurs des proches communes de la capitale et le rail permet d'étendre son aire d'utilisation au-delà d'un rayon d'une dizaine de kilomètres. Pour le seul réseau du Nord, ce sont quarante gares qui reçoivent les immondices de Paris en 1895, parmi lesquelles la station de Villiers-le-Bel.

Le système est déjà bien rôdé à cette période. La ville de Paris adjuge des parcours de ramassage à des entrepreneurs, en l'échange de la mise à disposition de «boueux» et du versement d'une subvention. Les entrepreneurs restent propriétaires des gadoues qu'ils vendent aux agriculteurs, entre 2 et 4 francs la tonne. Les compagnies de chemin de fer accordent des tarifs privilégiés pour le transport; il en coûte 1 franc par tonne pour l'acheminement à la gare de Villiers-le-Bel. La circulation et le déchargement des wagons obéissent à des règles strictes, afin de maintenir des conditions d'hygiène satisfaisantes. Le triage est toutefois problématique, trop cher et pourtant indispensable pour débarrasser les boues des débris d'assiettes, des morceaux de verre et autres déchets urbains non dégradables.

Les gadoues sont trois ou quatre fois meilleur marché qu'un fumier de litière. Elles permettent aux exploitants agricoles de s'affranchir de l'élevage d'un cheptel et de la production de cultures fourragères, pour se concentrer sur les productions utiles à l'homme. Elles favorisent aussi les plantations plus rentables, telles que les légumes. Les agronomes sont formels, les immondices de la capitale font une grande part de la prospérité de l'agriculture de la banlieue pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en même temps que la ville de Paris trouve une solution à un épineux problème. Quelle est la part des cultivateurs des environs de la gare de Villiers-le-Bel qui ont utilisé cet engrais urbain? De telles informations sont difficiles à retrouver; malgré tout, on peut souligner que le trafic de gadoues à la station s'est perpétué pendant des décennies.



▲ Les boueux de Paris, ramassant les gadoues urbaines transportées par chemin de fer et utilisées comme engrais par les agriculteurs de la banlieue.

## Une économie du bon air en évolution

**Les alentours de Paris** ont été investis par des citadins en mal de campagne bien avant l'ouverture des gares. Aristocrates et bourgeois y ont fait construire de belles demeures pour s'y retirer en été ou pour s'y installer de façon permanente, comme le château d'Arnouville ou la propriété Levavasseur de la Roncière à Villiers-le-Bel. Ils vivent à l'écart de la population locale, mais contribuent à l'économie du pays, par l'emploi de personnel de maison, l'achat de



► Le château d'Arnouville-lès-Gonesse.

denrées locales et le paiement de taxes foncières. Le chemin de fer porte un coup d'accélérateur à ce phénomène, et de nombreuses villas s'édifient en banlieue, comme sur les bords de l'Oise ou à Chantilly.

Ce mouvement ne semble toutefois pas avoir été significatif dans les communes voisines de la station de Villiers-le-Bel. La plaine n'est pas aussi attractive que les sites vallonnés ou boisés, surtout lorsque l'activité agricole y est plus présente que la villégiature. La lettre ouverte d'un Parisien en quête d'une demeure à la campagne, présentée ci-contre, montre combien la contrée peut en rebuter plus d'un. Le pays n'est peut-être pas « sale, dégoûtant, boueux et puant », des guides touristiques dédiés aux alentours

**GONESSE.** — A M. le *Matre de Gonesse*. — Dimanche 19 juin, par une belle matinée, je prenais le train de 10 h. 25 pour Gonesse, me disposant à aller visiter une maison à vendre, Place de l'Hôtel-de-Ville.

On m'avait dit beaucoup de mal de cette localité : c'est un pays sale, dégoûtant, boueux et puant, m'avait affirmé un ami, mais on est là vraiment à la campagne et l'on se croirait loin de Paris. Ma femme et mes enfants ayant surtout besoin de bon air, peu importe la beauté du site me dis-je. Et c'est sur cette réflexion que j'entrepris le petit voyage en banlieue.

Entre Pierrefitte et la gare de Gonesse, je ne trouvais pas le pays si laid qu'on me l'avait dépeint, c'était en effet la vraie campagne; j'accusais presque mes amis de m'avoir mal renseigné. La gare elle-même était très animée, il y avait beaucoup de monde.

Voulant jouir de cette belle plaine, je préfèrai aller à pied, me proposant, par ce beau temps, de respirer à plein poumons; j'aurais aimé me griser de bon air bien pur.

En passant près de la gare des marchandises, j'aperçus bien quelques wagons de fumier et de gadoue exhalant une odeur peu agréable, mais me rappelant ma campagne, je pensai qu'on ne pouvait pas faire de bonne culture avec des pailles parfumées.

J'allais mon petit bonhomme de chemin, laissant passer voitures de maîtres et grands omnibus, heureux de ne pas être enfermé dans ces véhicules, enchanté d'être en plein air.

Du pont du chemin de fer, j'examinais cette jolie plaine fertile, jouissant en même temps d'une belle vue sur les côtes d'Ecouen, et, plus loin, en face, sur le Raincy et Vaujours.

J'avais à peine fait cent mètres, me dirigeant sur Gonesse, qu'une odeur épouvantable, suffocante me prenait à la gorge et me donnait des nausées. En même temps, j'apercevais un énorme tas de gadoue duquel sortait un liquide noirâtre et écumant, liquide venant jusque sur le trottoir : tout autour des astivots grouillaient.

Il n'est pas possible de décrire quelque chose de plus ignoble.

Je me précipitai, en avant, pour échapper à ces puanteurs particulières, et arrivai bientôt à une descente de la route où un autre parfum m'attendait : c'était de la pulpe de betterave en putréfaction dont l'odeur est moins infecte, mais combien peu agréable.

J'avais bien envie de rebrousser chemin, j'en avais assez; décidément mes amis avaient raison. Mais j'avais besoin de me reconforter un peu, et puis je ne voulais tout de même pas faire un voyage pour rien.

Par une avenue, je gagnai le quartier de l'église et me trouvai tout transporté sur la place de l'Hôtel-de-Ville.

Là, après un moment de repos dans un café, je me fis servir à déjeuner. Je n'avais plus l'intention d'aller visiter la maison en question : je ne pourrais jamais m'habituer à un pays entouré de semblables engrais.

Avisant un consommateur près de moi, je lui demandai quelques renseignements sur les routes, sur les promenades que l'on pouvait faire autour du pays; je lui dis combien il était regrettable, pour la ville, que l'on déposât sur la principale route, celle de la gare, des fumiers aussi puants. Ce jeune homme, qui avait l'air de connaître son monde, me répondit : « toutes nos routes ne sont pas comme celle de la gare; si celle là est aussi dégoûtante, nous le devons à M. Billaudot, notre conseiller d'arrondissement, arrivé péniblement, à force d'argent, de promesses aux uns, de menaces aux autres, conseiller municipal de notre ville. Lui seul est capable de chercher à empoisonner ceux qui veulent venir à Gonesse. » Des parisiens, dit-il, il n'en faut pas; pas besoin d'eux pour apporter le trouble dans nos idées. » Inutile de vous dire que c'est un nationaliste, un cléricco-réactionnaire; c'est lui qui a tout fait pour l'élection du fameux Ballu.

Vous n'êtes pas le seul à vous plaindre, tenez, voilà la *Tribune de Seine-et-Oise* qui en parle de ses gadoues. Le journal a bien raison de dire qu'il n'y a que Billaudot qui dépose *express*, sur la route de la gare, ces ignobles immondices. Les autres fermiers se servent bien de fumiers ne sentant pas la rose, mais ils ont la bonne idée de les mettre dans les champs ou sur les chemins éloignés des habitations ».

Pas si bête que ça le consommateur!

Là-dessus, j'ai quitté Gonesse avec l'intention d'aller planter ma tente ailleurs. On m'a signalé Aulnay-sous-Bois, commune du canton de Gonesse. Si jamais Billaudot se présente à une élection, je pourrai le recommander tout spécialement.

Il me semble, Monsieur le maire, qu'un simple arrêté, accepté par le Préfet, suffirait pour empêcher votre puant administré, le sieur Billaudot, d'empoisonner votre pays, qui n'est pas si laid que cela, et qui serait parfaitement habitable sans ces dépôts ignobles et innombrables dont on orne vos routes.

*Un Parisien.*

Article paru dans *La Tribune de Seine-et-Oise*, 25 juin 1904.

Une route, où nous rencontrons à droite un cimetière dominé par le fort d'Écouen et à gauche une redoute hérissée de chevaux de frise, nous conduit en peu de temps à Villiers-le-Bel. C'est un village avenant, percé de voies propres, bien pavées; la Grande-Rue n'est qu'une suite de petites maisons silencieuses et de jardins invitant au doux farniente. Un bruit frappe-t-il votre oreille? c'est le caquetage joyeux des élèves du pensionnat de Notre-Dame s'ébatant sous les feuillées à l'heure de la récréation. Plus nous avançons dans le pays, plus son aspect devient rustique; nous avons passé d'abord devant les logis des privilégiés de la fortune, nous sommes maintenant devant les habitations plus modestes des gens qui travaillent aux champs ou dans les fabriques. Le mot vous surprend peut-être, mais il est en son lieu, car le village est industriel. On y fait des baudruches pour les batteurs d'or; de grands ateliers emploient un personnel nombreux uniquement occupé à confectionner des serrures; en d'autres on fabrique des pompes d'arrosage. Le pays gagne à ceci une animation que nous n'avons pas rencontrée dans ceux que nous venons de visiter; aussi, quand nous approchons de l'église, apercevons-nous des boutiques, non luxueuses, mais fort proprement tenues.

Vous étonneriez fort sans doute la plupart des débitants qui répondent ici aux demandes des ménagères, si vous leur rappelez les origines de Villiers: Pas un, nous le gageons, ne sait qu'au douzième siècle le pays — et de là son nom — était un fief appartenant à la famille des chevaliers Le Bel, vassaux de l'abbaye de Saint-Denis, qui semblent avoir passé assez inaperçus dans l'histoire. Plus tard, le domaine devint la propriété des Montmorency et, en dernier lieu, il échoit à la maison de Condé.

L'église Saint-Didier, paroisse du lieu, fut, assure-t-on, commencée au douzième siècle par un chevalier Rudolph, membre de la famille Le Bel. Pourtant, en ses plus anciennes parties, c'est le style du siècle suivant qu'on retrouve; ailleurs, dans les arcs-boutants par exemple, dans la frise qui orne à mi-hauteur, on ne sait trop pourquoi, le mur du bas côté gauche, la renaissance apparaît avec sa grâce et son élégance. Le vaisseau est de bel aspect et, dans les bas côtés, nous remarquons d'intéressantes verrières signées Lévêque; bien composées et d'un coloris agréable, elles représentent les glorifications de saint Étienne et de sainte Geneviève. Des orgues ont été données à l'église par les princes de Condé, en 1664. Le clavier positif a été ajouté en 1789.

Nous passons devant la mairie, maison de bourgeoisie apparence, dont le drapeau flotte au fond d'une cour, devant une place de fêtes ombragée de grands marronniers, et par le boulevard des Lavandières, nous gagnons une route qui fuit dans la plaine; nous apercevons bientôt le clocher pyramidal de Sarcelles, puis le village nous apparaît sous l'aspect d'un groupe de toits rouges et bruns enveloppés de bouquets de verdure.

de Paris en dressent même des descriptions sympathiques, il n'est toutefois pas privilégié par les bourgeois en mal de campagne.

Les plus aisés quittent même le secteur, en un mouvement qui touche de nombreux sites de villégiature. Après le départ de la famille de Choiseul, en 1871, le château d'Arnouville peine à conserver ses propriétaires; pire, ceux-ci dépouillent la propriété de ses plus beaux atours, la grille d'entrée et plusieurs statues, transférées dans des sites considérés comme plus enchanteurs. La banlieue parisienne perd de son attrait au moment où le chemin de fer permet d'investir des lieux plus éloignés et plus prestigieux pour la belle saison. Le modeste service offert par la station de Villiers-le-Bel, relativement à celui proposé par d'autres gares de la banlieue parisienne, conforte les candidats au départ. En 1882, la suppression d'un train partant en fin d'après-midi de Paris soulève les protestations des municipalités: «Il est à craindre qu'une foule de rentiers, hommes d'affaires, etc., qui s'installent pour l'été à Stains, Pierrefitte, Garges, Arnouville, Villiers-le-Bel, Gonesse et autres communes ne retournent plus dans un pays déshérité et aillent, au grand préjudice de la contrée, s'installer sur d'autres lignes».

C'est une population plus modeste qui vient profiter du bon air de la banlieue. Déjà dans les années 1880, certains employés ne travaillent plus le dimanche et l'excursion dominicale se diffuse peu à peu dans les milieux plus modestes, jusqu'à la loi de 1906 qui institue le dimanche chômé. Ces promeneurs fréquentent les cafés près de la gare ou prennent le service de correspondance en direction du hameau de l'Espérance, site de

▲ Présentation de Villiers-le-Bel dans le guide *Promenades et excursions dans les environs de Paris. Région du Nord*, Alexis Martin, 1894.

Villiers-le-Bel très prisé, à proximité de la butte d'Ecouen et de ses forêts, qui s'anime le dimanche avec des bals et des fêtes. Certains investiront dans l'achat d'une parcelle dans les premiers lotissements qui se créent à partir de 1897, pour venir y jardiner ou y installer un cabanon. Pour cette population moins fortunée qui veut s'échapper de Paris, le chemin de fer permet avec une somme modique, du moins à l'échelle d'un déplacement occasionnel, de se retrouver en une demi-heure en pleine campagne.



◀ Le hameau L'Espérance  
à Villiers-le-Bel, vers 1900.

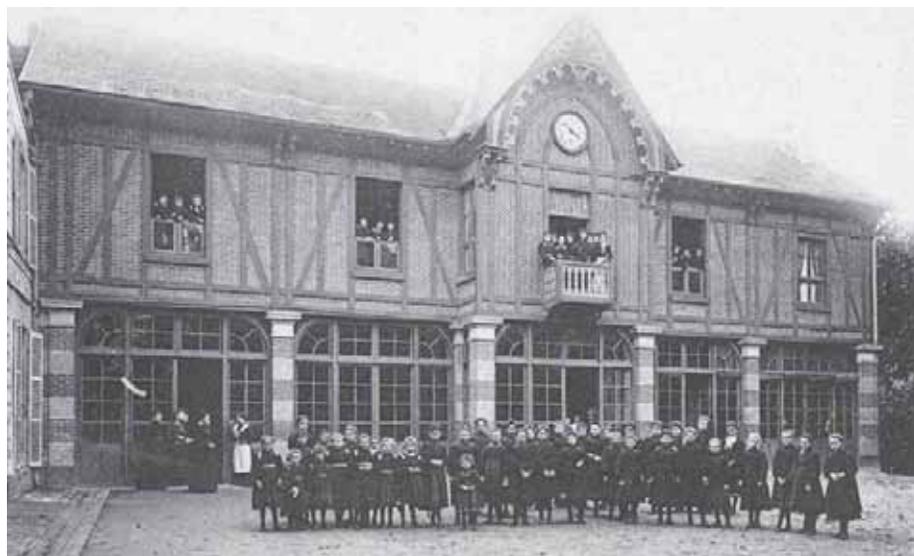
Le cadre champêtre de la banlieue a également attiré des pensionnats, désireux de proposer une instruction dans un environnement de choix, avec « classes et dortoirs grands et aérés » et « magnifique jardins ». De telles institutions existent à Arnouville, à Gonesse, et surtout à Villiers-le-Bel, où six pensionnats sont recensés au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, trois pour les jeunes gens et trois pour les jeunes filles, accueillant plus de 700 pensionnaires. Certains d'entre eux sont réputés, comme l'institution Charpentier, se targuant même de « grandes références à Londres, à Paris, en Amérique et en Espagne » sur une affiche parue en trois langues en 1874.

La desserte par chemin de fer est un argument de poids pour recruter des pensionnaires dans les milieux aisés de Paris. Elle est d'ailleurs mise en avant



▲ Affiche publicitaire pour l'institution Charpentier, 1874.

▼ Pensionnat Couderc de Villiers-le-Bel, vers 1900.



sur les matériaux publicitaires, au même titre que le cadre idyllique ou la qualité de l'enseignement. Les jeunes personnes peuvent plus facilement rejoindre leur domicile, et leur famille plus aisément leur rendre visite. Nul doute que l'importance de ces pensionnats, considérés comme les principales sources du commerce beauvillésois et employant plus de 130 habitants de la commune, a pesé dans l'investissement en faveur d'un meilleur service de correspondance entre la gare et le bourg. « La commune est dotée d'un chemin de fer, elle prend chaque jour de l'accroissement et le grand nombre de ses pensions s'est encore augmenté », note le Conseil municipal dès 1860.

Les institutions beauvillésoises sont durement touchées par la guerre de 1870. Les bâtiments sont fortement endommagés par l'occupation des troupes. Un pensionnat n'a pas rouvert, l'autre ferme peu après. La desserte par voie ferrée est cependant un atout qui permet à cinq institutions de retrouver presque les effectifs d'avant-guerre, du moins pendant un certain temps. Ils sont 625 élèves internes en 1876, 452 en 1886 et 246 en 1896, à profiter des parcs et jardins des pensionnats de Villiers-le-Bel.

## La relance de l'industrie briquetière

**Le sous-sol des territoires** d'Arnouville et de Villiers-le-Bel recèle de l'argile qui avait déjà retenu l'attention des briquetiers, notamment à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Avec l'arrivée du chemin de fer, gage d'une évacuation plus aisée des produits finis vers leurs débouchés, cette matière première trouve un nouvel intérêt. Dès 1860, soit un an après l'ouverture de la gare, deux associés demandent l'autorisation de créer une briqueterie, bientôt suivis par d'autres industriels. Un peu plus haut sur la ligne, autour des stations de Goussainville et de Louvres, le phénomène est identique. Il est stimulé par l'essor de l'industrie du bâtiment à Paris et dans sa banlieue; la capitale utilise à elle seule entre 45 et 60 millions de briques par an dans la dernière décennie du siècle.

Le chemin de fer facilite aussi la circulation d'une main-d'œuvre compétente dans les métiers de la briqueterie venue de Belgique. La ligne de Chantilly étant connectée au réseau belge, elle permet de descendre facilement vers les gisements d'argile de la région parisienne. Elle conforte un mouvement d'immigration déjà ancien, empruntant auparavant les routes impériales 16 et 1

pour rejoindre les exploitations agricoles, les chantiers de construction des chemins de fer ou autres sites à la recherche de personnel. Si les briqueteries emploient aussi des ouvriers français ou polonais, les Belges y sont de loin les plus nombreux.

Certains ne viennent que le temps d'une campagne briquetière, laissant l'argile reposer pendant l'hiver. Des villages entiers de Belgique se dépeuplent lorsque les compagnies de briquetiers partent pour la saison, avec leur outillage, et parfois leur famille. L'instituteur d'Arnouville rapporte au tournant du siècle qu'une des briqueteries de la commune compte « au moins 40 Belges huit mois de l'année ». Ces professionnels se déplacent parfois en « compagnies » ou en « bancs », équipes d'ouvriers spécialisés dans les différents savoir-faire requis pour la confection des briques. Le marcheur piétine la terre pour en expulser les cailloux et la dispose en grosses mottes que le vangeur pétrit avec ses mains et divise en éléments plus petits. Il appartient au mouleur de donner à la brique sa forme définitive, à l'aide de cadres. Un porteur la dépose sur un sol aplani afin qu'elle puisse correctement y sécher. C'est enfin l'étape de la cuisson, qui prend près d'un mois, avant l'invention des fours Hoffmann, permettant une production

▼ Henri Bastin, patron  
briquetier, et sa famille,  
vers 1900.

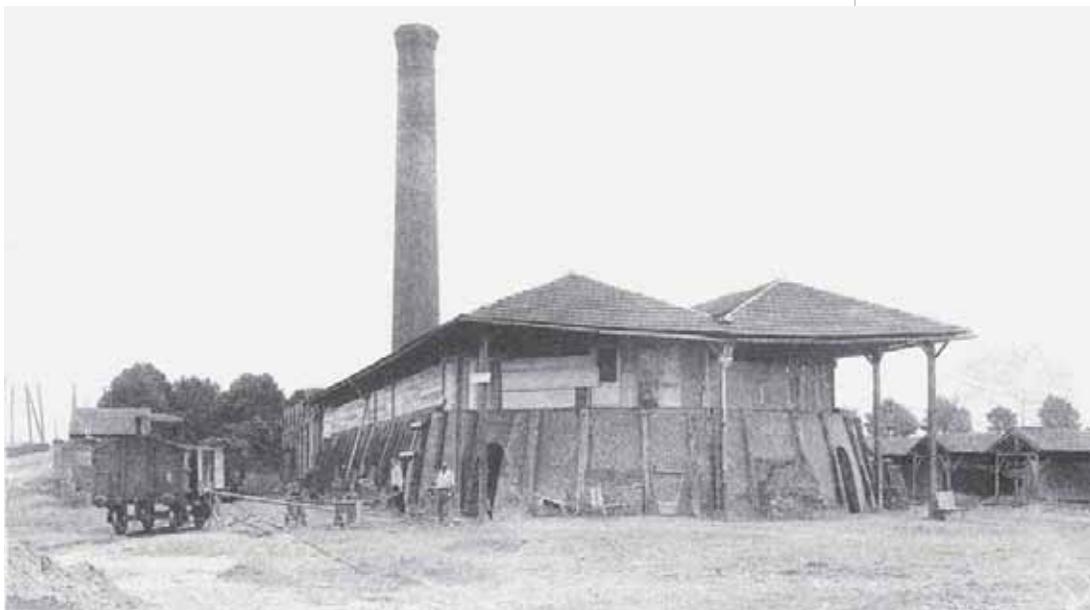


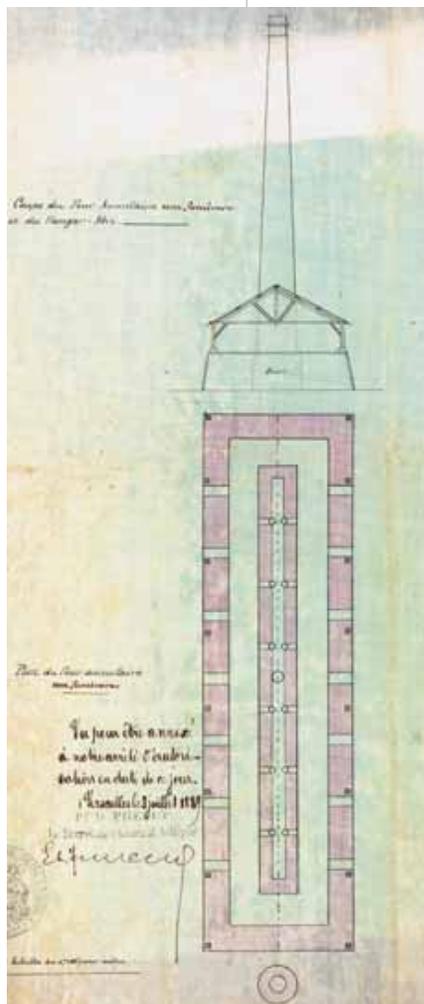
en semi-continu. Le métier s'apprend sur le tas, mais requiert de multiples habiletés, parmi lesquelles agilité et force musculaire. Le rendement peut atteindre une moyenne de 100000 briques par ouvrier et par saison.

Nombre des briqueteries créées sur le territoire ne sont que de petites unités, telle celle établie par un patron travaillant à Arnouville avec deux ouvriers et cuisant ses briques à l'air libre, « comme le font nombre d'individus dans le pays et aux environs, sans autorisation », selon les termes d'une note administrative de 1883. Le four n'est qu'une installation sommaire, utilisée le temps d'extraire et de transformer l'argile, et abandonnée une fois la matière première épuisée. Avec l'achat d'une parcelle de quelques ares de terrain, il suffit à l'ouverture d'une de ces briqueteries clandestines.

De véritables usines se développent aussi, comme la briqueterie ouverte à Arnouville par les sieurs Michaux et Moreaux au début des années 1860, à proximité de la gare et du pont de Gonesse. Elle fonctionne d'abord avec un four à ciel ouvert, avant d'être dotée d'une cheminée de six mètres. A l'occasion d'un changement de propriétaire, elle est agrandie et est équipée en machines à malaxer et mouler la terre. Malgré d'importants dommages de

▼ La briqueterie située au sud de la voie ferrée, à Arnouville, alors dirigée par M. Lefèvre.





▲ Plan de la cheminée et du four de la briqueterie Bastin, 1889.

guerre, un nouveau patron, Lefèvre, parvient à en faire une des briqueteries les mieux outillées de la région, produisant trois millions de briques par an. Un embranchement de la voie ferrée permet de relier directement l'établissement à la station, facilitant non seulement l'expédition des produits, mais aussi l'acheminement de terres argileuses d'appoint pour la fabrication.

De l'autre côté de la voie ferrée, une autre briqueterie s'affirme dans le paysage. Cette installation est créée près du chemin des Asniers, sur le territoire de Villiers-le-Bel, en 1889. Le secteur avait déjà été fouillé par un briquetier du nom de Malfètes pendant une dizaine d'années. Lorsque celui-ci l'abandonne, Henri Bastin, un ouvrier belge qui travaille à Sarcelles depuis quelques années, s'y intéresse et le complète en achetant d'autres parcelles. Il y implante avec ses associés une usine qui produit annuellement cinq millions de briques.

Si cette industrie briquetière tend à se développer à proximité de la gare, elle peut s'installer plus loin, afin de tirer profit du gisement d'argile dans toute son étendue. C'est le cas de la briqueterie créée en 1862 entre la station et le village d'Arnouville, au lieu-dit des Quatre Chemins, déjà exploité au XVIII<sup>e</sup> siècle. Grozot, Ledoux, Lemaire, Carlier, Lasnier, Legrand, Marlier, les patrons s'y succèdent pendant presque cinquante ans. Ils font acheminer les briques par charroi jusqu'à la gare, ou bien vers les villages avoisinants.

Ledoux veut même ouvrir une briqueterie près du village d'Arnouville, en 1868. Le maire s'y oppose « pour des motifs d'ordre moral, redoutant les mauvais exemples donnés par les ouvriers étrangers » et demande à l'industriel de se rabattre sur un terrain situé à l'extrémité de la commune, au nord de la voie ferrée, à la Butte Saint-Blin. Le racisme a eu raison de la logique industrielle, et il accompagne l'histoire des briquetiers. « MM les Belges devraient bien modérer un peu leur ardeur, ils ne sont pas chez eux mais chez nous », peut-on encore lire en 1901 dans la presse locale, à la fin du récit d'une rixe entre des ouvriers de la briqueterie Bastin de Villiers-le-Bel.

## Des poussières d'urbanisation

**Lors de la mise en service** de la gare, ce ne sont que champs aux alentours, les habitations les plus proches sont à plus de 2 500 m. Peu à peu sont édifiées des maisons, la plupart destinées à abriter les personnels ou les activités en relation avec le fonctionnement de la station, le trafic des véhicules qui la desservent ou bien les briqueteries. Loin de constituer un quartier, elles s'éparpillent pour rester au plus près de l'activité économique.

Ce sont d'abord les quelques maisons bâties pour le personnel de la Compagnie du Nord. La société ne fait pas le choix de développer une politique du logement en faveur de son personnel. Seul un tout petit lotissement se créera sur son initiative au début du xx<sup>e</sup> siècle, lorsque la Compagnie proposera à ses employés d'acheter ses excédents de terrain au nord de la voie ferrée, à Gonesse, à proximité du pont. La plupart des agents travaillant à la gare de Villiers-le-Bel doivent habiter les bourgs d'Arnouville, de Villiers-le-Bel ou Gonesse, voire plus loin.

Des agents sont néanmoins logés pour les besoins de l'exploitation dès l'ouverture de la station. C'est le cas du chef de gare, qui habite dans une aile du bâtiment des voyageurs. Une maison a été aussi construite à côté de chacun des deux passages à niveau, à Arnouville et Gonesse, pour le ou la garde-barrière, puisque cette fonction est souvent assurée par des femmes. Dans les années 1880 est édifiée une maison près du pont de Sarcelles pour les gardes-sémaphores, en charge de la surveillance de la signalisation.

Trente ans plus tard, ce seront deux maisons pour les poseurs de voie qui seront bâties au sud de la voie ferrée, près du pont de Gonesse. Certains de ces lieux d'habitation offrent deux logements de fonction, de sorte que s'y installent aussi des personnes

▼ Passage à niveau à Arnouville, avant sa transformation au début du xx<sup>e</sup> siècle en pont. A côté de la maison du garde-barrière, on aperçoit déjà les premières maisons du lotissement *Le Cottage*.



exerçant d'autres métiers, ou même étrangères au personnel de la Compagnie, tels un journalier ou un cordonnier.

Ce sont aussi des maisons bâties à des fins commerciales. Un restaurateur fait construire un premier bâtiment en 1861 face à la station, au coin du chemin des Asniers. Son établissement accueille les voyageurs à la descente ou à la montée du train, ainsi que les voituriers en charge du transport des hommes et des marchandises entre la station et les villages. Il faut attendre 1890 pour l'ouverture d'un second restaurant, de l'autre côté du chemin ; il abrite aussi un bureau de tabac ainsi qu'un commerce de vins. Quelques années plus tard, un dépôt de charbon faisant aussi débit de vins s'établit sur le chemin de grande communication, près du chemin des Asniers.

Quelques maisons sont construites par des particuliers à fin d'habitation. La première d'entre elles est bâtie au début des années 1870 ; y logent successi-

▼ Le premier restaurant ouvert en face de la station, au coin du chemin des Asniers, vers 1900.



vement un charretier, une marchande de vins, un briquetier, un représentant de commerce, bref des personnes intéressées par les activités environnantes. Certaines de ces habitations sont surpeuplées. Ainsi quarante-six personnes sont recensées en 1896 dans une des maisons construites sur le chemin des Asniers, non loin de la briqueterie Bastin ; elles sont toutes de nationalité belge et quarante et une d'entre elles exercent la profession de briquetier.

Au sud de la voie ferrée, des maisons naissent aussi autour des briqueteries. Un noyau se crée aux côtés de la plus grande d'entre elles, à proximité de la gare, avec un nombre fluctuant de maisons, puisqu'on en dénombre trois en 1866, une en 1872, cinq en 1881, deux en 1891, trois en 1896. S'agit-il d'habitations précaires ? On remarque que le directeur de l'établissement y loge. C'est aussi un patron qui s'installe dans la maison construite près de la briqueterie des Quatre Chemins, entre la gare et le village. Toutes ces habitations ne suffisent pas à loger les briquetiers, et certains d'entre eux s'implantent dans le bourg d'Arnouville.

Au total, cette constellation d'habitations et de bâtiments isolés représente en 1896 dix-neuf maisons, réparties sur les territoires d'Arnouville, de Villiers-le-Bel et de Gonesse, dans les alentours de la gare et de la voie ferrée. Cent soixante-sept habitants y vivent de façon permanente. Ils sont obligés de se tourner vers les

bourgs ou de prendre le train pour trouver les fonctions commerciales ou administratives nécessaires à leur vie quotidienne. Nul doute que ces déplacements ont pesé dans la vie de ces travailleurs aux métiers harassants, à l'heure où la force musculaire du personnel des gares est autant requise que celle des briquetiers.



▲ Briqueterie à Arnouville, à mi-chemin entre la gare et le village, à côté de laquelle a été bâtie une maison d'habitation.

## ARNOUVILLE EN 1896

Avec l'arrivée du chemin de fer se sont créés des lieux-dits sur le territoire d'Arnouville, à l'écart du village. Grâce à une ancienne carte d'état-major et aux listes de recensements, nous avons pu reconstituer ce nouveau visage d'Arnouville en 1896, trente-sept ans après l'ouverture de la gare. On y compte 15 maisons et 116 habitants supplémentaires.

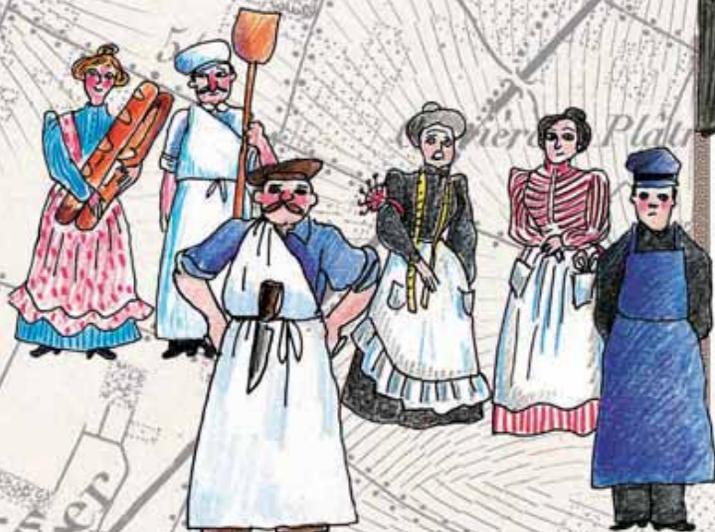


9

### Pont de Sarcelles

1 maison, 9 habitants

1 garde-sémaphore, 1 cantonnier.



1

### Rue de Paris

40 maisons, 181 habitants

1 propriétaire, 1 agriculteur, 2 cultivateur(rice)s, 5 maraicher(s), 2 commis de ferme, 7 jardiniers, 3 ouvriers agricoles, 4 journalier(e)s, 5 charretiers, 1 cocher, 2 meunier(e)s, 8 blanchisseur(e)s, 3 couturières, 2 passémentières, 4 maçons, 3 peintres, 1 serrurier, 2 ouvriers serruriers, 2 ouvriers menuisiers, 1 ouvrier maçon, 1 emballer, 2 boulanger(e)s, 2 charcutier(e)s, 6 épicier(s), 1 cuisinière, 9 domestiques, 1 garde-champêtre, 1 instituteur, 1 clerc de notaire, 1 dessinateur, 3 employé(e)s, 1 artiste graveur, 1 artiste peintre, 1 artiste dramatique, 1 instituteur retraité, 15 rentier(e)s.

6

### La Station

8 maisons, 46 habitants

1 chef de gare, 1 receveur-enregistreur, 1 garde-frein, 4 employé(e)s, 1 comptable, 1 directeur d'agence de détaxes, 4 marchand(e)s de vin, 1 chef de cuisine, 1 corroyeur, 1 coutelier, 1 journalier, 3 domestique(s), 2 propriétaires, 3 rentier(e)s.

8

### Passage à niveau

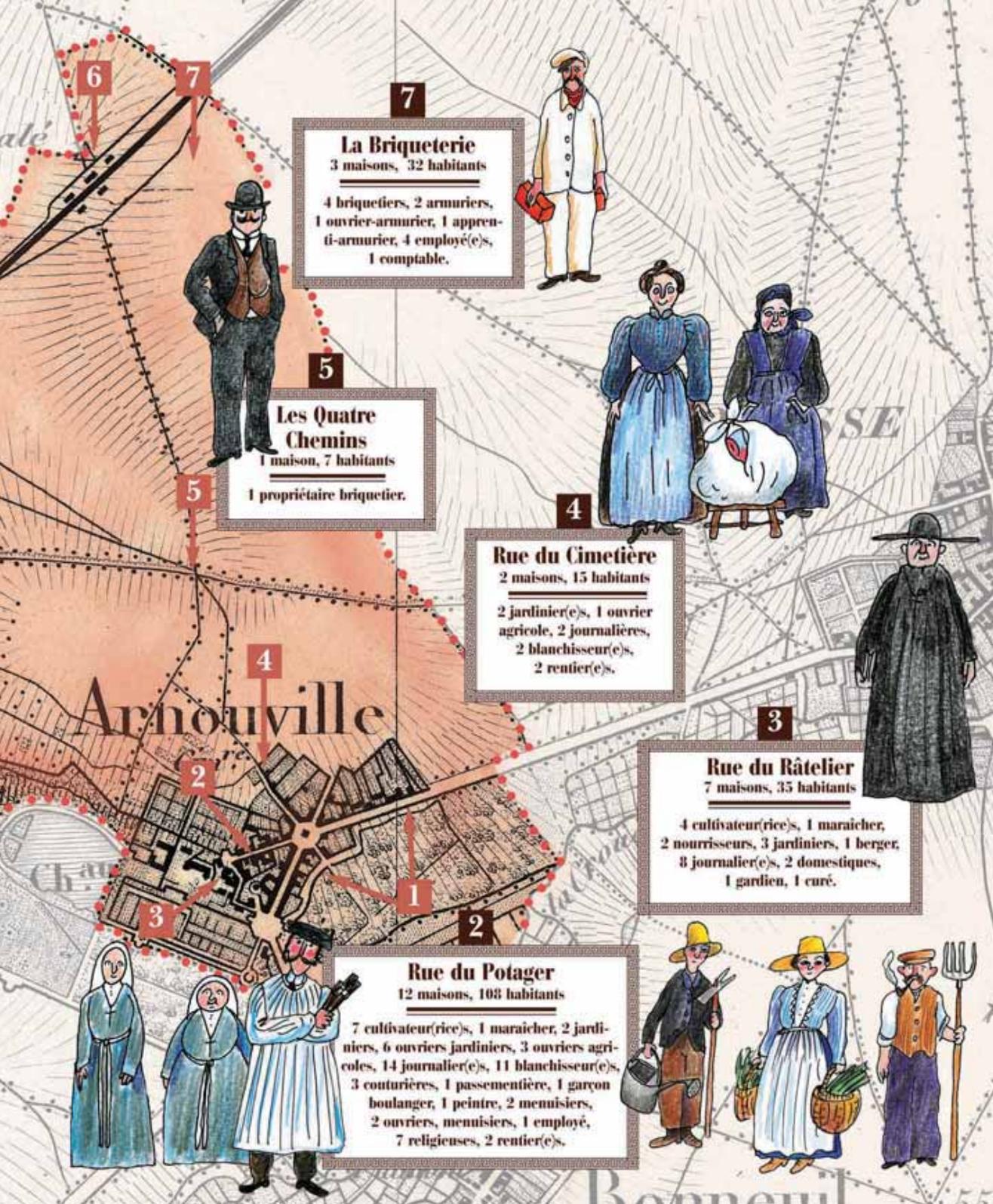
1 maison, 8 habitants

1 cantonnier, 1 cordonnier, 1 marchande de journaux.

8

9

de  
M<sup>me</sup> du Haut du Roi  
M<sup>me</sup> de Mondegif



6 7

7

### La Briqueterie

3 maisons, 32 habitants

4 briquetiers, 2 armuriers,  
1 ouvrier-armurier, 1 apprenti-  
armurier, 4 employé(e)s,  
1 comptable.



5

### Les Quatre Chemins

1 maison, 7 habitants

1 propriétaire briquetier.



4

### Rue du Cimetière

2 maisons, 15 habitants

2 jardinier(e)s, 1 ouvrier  
agricole, 2 journalières,  
2 blanchisseur(e)s,  
2 rentier(e)s.



3

### Rue du Râtelier

7 maisons, 35 habitants

4 cultivateur(ric)e(s), 1 maraicher,  
2 nourrisseurs, 3 jardiniers, 1 berger,  
3 journalier(e)s, 2 domestiques,  
1 gardien, 1 curé.

4

# Arnouville

2

1

2

3

### Rue du Potager

12 maisons, 103 habitants

7 cultivateur(ric)e(s), 1 maraicher, 2 jardi-  
niers, 6 ouvriers jardiniers, 3 ouvriers agri-  
coles, 14 journalier(e)s, 11 blanchisseur(e)s,  
3 couturières, 1 passementière, 1 garçon  
boulangier, 1 peintre, 2 menuisiers,  
2 ouvriers, menuisiers, 1 employé,  
7 religieuses, 2 rentier(e)s.





**Du voyageur  
occasionnel  
au banlieusard**

Au tournant du siècle commence un double mouvement, modifiant de manière concomitante la gare et le territoire. La ligne de chemin de fer, jusqu'alors vouée à une clientèle restreinte de voyageurs occasionnels, se transforme en une desserte assurant le transport de nombreux banlieusards. Le pays jadis dominé par sa vocation agricole voit naître une banlieue résidentielle composée de milliers de pavillons autour de la gare. Ces deux phénomènes sont tellement liés qu'il est difficile de déterminer lequel a précédé l'autre, et les interactions restent étroites jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Mais avant même la création des premiers lotissements, se font déjà entendre des voix de plus en plus nombreuses demandant de meilleurs transports, au nom de l'avenir économique de la contrée.

## Des besoins de transport croissants

**Le chemin de fer** fait de plus en plus l'objet de réclamations à la fin des années 1890. Fréquence des trains trop réduite, horaires ignorant les besoins des voyageurs, retards quasi journaliers considérables, tarification inadaptée aux populations les plus modestes, la liste des griefs est longue. « Le service des trains est absolument insuffisant », proteste le Conseil municipal de Villiers-le-Bel. La région est « complètement déshéritée de moyens de transports commodes et rapides », déplore Arnouville. Le constat est identique à Gonesse : « De nombreuses plaintes se produisent concernant la difficulté des communications par voie de chemin de fer avec Paris ». Cette appréciation est partagée par de nombreuses communes desservies par la ligne de Chantilly, et plus généralement, de nombreuses localités de la banlieue parisienne.

Certaines communes ont mieux tiré leur épingle du jeu. La banlieue nord fait figure de parent pauvre à côté de l'ouest de Paris, les pays agricoles ont été plus négligés que les sites de villégiature. « Le train de 5 h 31, à cause des express, subit continuellement des retards. Le 22 septembre, ce train, au lieu de partir à 5 h 31 est parti à 6 h 10, et pourquoi ? Pour laisser passer quatre trains directs desservant Chantilly, dont la population est de 4791 habitants, sans égard pour nous qui sommes continuellement en affaires avec Paris ; sans

égard pour nos communes dont la population dépasse 8000 habitants», s'offusquent les élus. Les difficultés de liaison entre la station et les bourgs confortent le sentiment d'une contrée médiocrement desservie.

Cette situation est considérée comme « extrêmement préjudiciable à tous points de vue, et principalement aux transactions commerciales ». Ecoulement des produits agricoles, facilité de circulation des élèves pensionnaires, attrait du pays pour les promeneurs du dimanche ou les amateurs de villégiature, ce sont de nombreuses branches de l'économie locale qui souffrent de ce déficit en moyens de communication.



► Le député et le sous-préfet entourés des édiles locaux, lors de l'inauguration de la mairie de Villiers-le-Bel, en 1906. La question des transports a tenu une large place dans les discours prononcés à cette occasion.

En même temps naissent aussi de nouveaux besoins, ceux des habitants prenant journellement le train pour se rendre à leur travail. Le nombre de ces voyageurs quotidiens augmente, dans les bourgs, et surtout dans les nouveaux lotissements créés à proximité de la gare, dès 1897, sur le territoire de Gonesse, à partir de 1902 à Arnouville et 1908 à Villiers-le-Bel. Les difficultés de déplacement constituent un obstacle important au développement de ces nouveaux quartiers : « Beaucoup de familles d'employés hésitent à venir se fixer dans le pays ». Et au fur et à mesure que ces nouveaux habitants s'installent, ils grossissent les rangs des mécontents.

Le thème des transports s'impose dans les discours politiques. Le député en fait par exemple grand cas dans son allocution lors de l'inauguration de la nouvelle mairie de Villiers-le-Bel, en 1906. Après avoir raconté les difficultés qu'il a eues pour venir en train à cette manifestation et avant de rappeler ses nombreuses démarches en faveur de moyens de communication plus commodes, il dépeint les affres d'une « des plus jolies communes des environs de Paris, dont elle n'est qu'à 15 km à peine et qui semble aussi éloignée de la capitale, aussi perdue pour les étrangers qu'un simple hameau de Bretagne ». Les élus sont interpellés jusque dans la presse locale : « Les humbles ouvriers et employés qui vont gagner leur argent à Paris et qui reviennent le dépenser à Gonesse ont bien droit à ce que l'on pense à eux un peu, autrement que les quinze jours avant les élections ».

## De l'art de réclamer

**Pour remédier à ces insuffisances**, les maires multiplient les demandes auprès de la Compagnie du Nord. Ces requêtes transitent via le vaste réseau de tutelle administrative du chemin de fer, ingénieurs du Contrôle, Conseil général des ponts et chaussées, ministère des Travaux publics, Comité consultatif du chemin de fer... Les cahiers des charges des concessions signés au moment de la création des lignes se sont étoffés au fil des ans par de nombreux décrets, conventions et réglementations. La mainmise des pouvoirs publics sur la gestion des compagnies de chemin de fer augmente d'année en année, avant d'aboutir à la nationalisation du réseau ferroviaire, avec la création de la SNCF en 1937.

Les requêtes circulent aussi d'assemblées en assemblées. Les municipalités recherchent le soutien des localités voisines pour appuyer leurs revendications. Deux, trois, cinq, voire dix, quinze communes, desservies par une même gare, une même ligne, ou bien appartenant au même canton ou arrondissement, peuvent s'entendre pour voter

▼ Extrait d'une note administrative traitant d'un vœu de la municipalité de Gonesse, 1929.



une même délibération. Le Conseil d'arrondissement de Pontoise et le Conseil général de la Seine-et-Oise sont aussi sollicités, et à leur tour, émettent des vœux lors de leurs séances délibératives. Les députés relayent les demandes jusqu'à la Chambre, où on débat souvent des compagnies de chemin de fer.

Les habitants ajoutent à cette proliférante formulation de vœux, en signant des pétitions. Dès 1883, 80 habitants de Villiers-le-Bel se sont livrés à cet exercice de la réclamation collective, et ces initiatives se multiplient au xx<sup>e</sup> siècle. Elles gagnent en puissance lorsqu'elles se formalisent en organisations de défense des usagers, telles la Ligue de Paris-Banlieue ou la Ligue des Voyageurs de la Banlieue Nord. La première intéresse la commune de Villiers-le-Bel à la fin du xix<sup>e</sup> siècle, tandis que la seconde est particulièrement active dans les années 1920 autour de la ligne de Montsoult, organisant de fréquentes réunions au café de la gare de Sarcelles.

Cette intense activité de réclamation ne suffit pas à convaincre. «Malgré les démarches successives et réitérées près de la Compagnie du Nord par les maires des communes intéressées, malgré les promesses faites à différentes reprises par cette compagnie, aucune amélioration n'a encore été apportée au service des trains», déplore le Conseil municipal de Villiers-le-Bel en 1899. «A de rares exceptions près, la généralité des réponses est négative, le Ministre se bornant à transmettre les réponses dilatoires des Compagnies», constate le Conseil général de Seine-et-Oise en 1909, «le Ministre reste désarmé vis-à-vis des Compagnies pour leur imposer soit des modifications d'horaires, soit des améliorations de service, soit des abaissements de tarifs».

Le «mauvais vouloir» des Compagnies est décrié en France de longue date. Les rapports entre ces entreprises privées dotées du monopole du chemin de fer et une société française de plus en plus friande de transport sont tendus. Adversaires et défenseurs des Compagnies s'affrontent au parlement et dans la presse. La couleur politique des gouvernements successifs nuance ces relations, sans jamais les pacifier totalement. L'opinion publique n'est jamais tendre, trouvant sans cesse de nouveaux sujets de griefs.

De leur côté, les Compagnies de chemins de fer mettent en avant une situation financière de moins en moins brillante. Elles sont d'autant moins disposées à faire des efforts pour les lignes de banlieue que celles-ci sont de plus en plus déficitaires. La nationalisation ne provoquera pas de rupture, puisqu'en 1939, la SNCF mettra en avant «l'impérieuse nécessité de réduire

## DES TRAINS POUR LES TRAVAILLEURS

Dans sa séance du 26 octobre 1913, le Conseil municipal d'Arnouville examine la demande d'habitants qui regrettent de devoir attendre le train pendant près d'une heure pour rentrer chez eux après leur travail. Ce problème ne relève pas de ses compétences, en revanche il peut transmettre cette requête à la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, ancêtre de la SNCF, pour l'appuyer.

Cet extrait du registre des délibérations municipales permet de découvrir que certains Arnouillois avaient de longues journées de travail. La loi des huit heures n'a pas encore été votée. Et il faut encore beaucoup de temps pour se déplacer entre son domicile et son travail. C'est une habitude toute nouvelle à Arnouville : jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, les gens travaillaient dans la commune ou à proximité.

Demande de modification à l'horaire du train de 20h11

Le Conseil,

Considérant qu'un assez grand nombre d'employés et ouvriers travaillant à Paris mettent leur travail à 8 heures du soir.  
Qu'ils doivent attendre jusque 9 h. 2 pour avoir un train qui leur permette de rentrer à leur domicile.

Qu'un train part à Paris à 8 h. 11 mais qu'il est direct jusque Suwilliers.

Demande à la Compagnie du Nord de vouloir bien examiner s'il lui serait possible de donner satisfaction à ces travailleurs en décidant que le train N° 319 partant de Paris à 20 h. 11 s'arrêtera à la gare de Suwilliers - le-Hel - Gyonere.

son déficit d'exploitation » pour justifier la suppression d'un certain nombre de trains en Seine-et-Oise.

A défaut d'avoir beaucoup d'utilité auprès des sociétés de chemin de fer, cet art de réclamer permet aux hommes politiques de montrer aux électeurs qu'ils entendent et traitent leurs doléances. Chacune des avancées concédées par la Compagnie du Nord peut être portée aux crédits de ces interventions, en dépit des raisons internes qui ont pu motiver l'accord obtenu, telles que l'augmentation du nombre de voyageurs. La presse locale est un des lieux où se mettent en scène ces petits arrangements avec la réalité des transports : « L'heureuse solution d'une question relativement importante est due en grande partie à l'activité de nos mandataires qui n'ont cessé de faire valoir les revendications fort justes de leurs concitoyens, qui les ont appuyées de tout leur pouvoir et ont su triompher des différents obstacles qui leur avaient été opposés ».

## La tentation du tramway

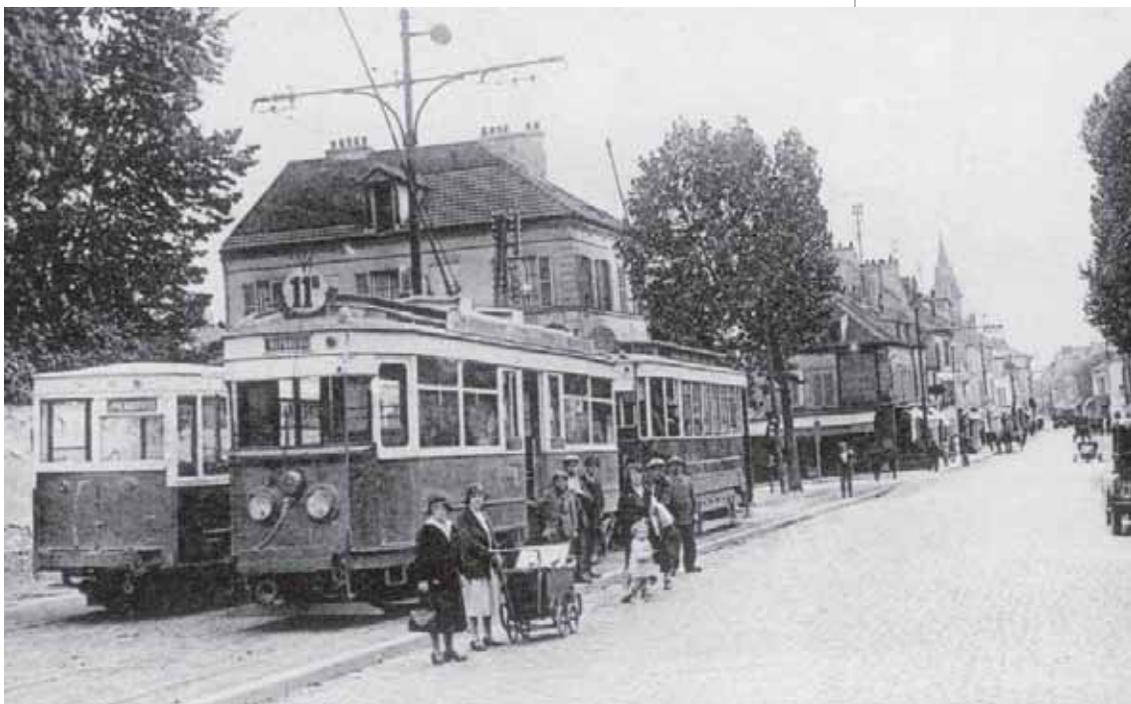
**Le tramway apporte** l'espoir de trouver une alternative au chemin de fer de banlieue. Depuis les années 1870, il suscite un engouement croissant en France, notamment aux alentours de la capitale, avec la création de lignes de pénétration de la banlieue vers Paris. C'est avec grand intérêt que les conseils municipaux de Villiers-le-Bel, Arnouville et Gonesse découvrent les offres faites à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par diverses sociétés. Le chemin de fer sur route apporterait des « communications plus faciles, plus promptes et moins onéreuses ». Il serait tout particulièrement avantageux pour les cultivateurs, qui pourraient se rendre aux Halles sans transbordement. C'est un profond renouveau qui en est attendu : « La prospérité de Villiers-le-Bel, nous l'avons déjà dit et répété, ne peut renaître que par les moyens de communication ».

L'idée semble d'autant plus séduisante que le Conseil général de Seine-et-Oise s'y intéresse aussi. Il tente de mettre en place un réseau de tramways au nord de Paris pour remédier aux insuffisances du service offert aux populations par la Compagnie du Nord. Deux des lignes mises à l'étude par le Département intéressent les communes proches de la station de Villiers-le-Bel : Saint-Denis-Gonesse et Pierrefitte-Luzarches, dans le prolongement de la ligne déjà existante Saint-Denis-Pierrefitte.

Ces tramways doivent suivre les routes qui ont fait autrefois la prospérité des communes, le chemin de grande communication n° 84 et la route nationale n° 16, et passer au centre des bourgs, ce qui permettrait d'en finir avec les incessants problèmes que posent les services de correspondance et les chemins d'accès à la gare. Ils amélioreraient non seulement les liaisons entre le pays et la capitale, mais aussi les communications entre les villages, qui sont défectueuses depuis la disparition du service de diligences. Bref, ils autorisent le rêve d'un transport moderne sur les itinéraires de jadis.

L'enthousiasme est tel que les municipalités acceptent immédiatement le principe d'une participation financière aux frais de construction des lignes. Elles ne s'engagent pas pour autant à l'aveugle, et sont d'autant plus vigilantes que l'expérience des tramways entre les bourgs et la gare les a déjà initiées à ces questions. Une concertation s'établit entre localités voisines, Villiers-le-Bel, Sarcelles et Ecouen d'un côté, Gonesse, Arnouville, Bonneuil et Garges de

▼ Le tramway de la ligne Saint-Denis-Pierrefitte à Pierrefitte, début du XX<sup>e</sup> siècle.





l'autre. De débats municipaux en réunions intercommunales, s'échafaudent les projets de tramway qui répondront aux besoins des communes.

Pour la ligne Pierrefitte-Luzarches, on souhaite que le service passe sur la route n° 16, se raccorde à celui de Pierrefitte-Saint-Denis pour pouvoir pénétrer dans Paris jusqu'aux Halles, utilise la traction électrique, au moins jusqu'à Ecouen, propose au minimum un train dans chaque sens d'heure en heure de six heures du matin à dix heures du soir, assure le transport des voyageurs comme celui de marchandise. Pour la ligne Saint-Denis-Gonesse, les exigences sont moins détaillées, mais on insiste sur les mêmes questions du choix du tracé et du raccordement au réseau parisien.

Rapidement, les municipalités déchantent. Constatant que nombre de leurs exigences ne sont pas satisfaites, elles refusent de voter la participation demandée par le Département, malgré plusieurs injonctions du préfet en 1905. Les communes de la Seine se montrent en outre peu intéressées. Saint-Denis veut bien subventionner un tramway la reliant à Stains, mais n'accepte pas d'aller au-delà, d'autant que les sociétés en charge des lignes de pénétration se plaignent toutes de perdre de l'argent. Bientôt, ce seront d'ailleurs des autobus qui remplaceront les tramways sur les liaisons entre le département de la Seine et Paris.

L'intérêt des trois communes est relancé en 1906, avec la proposition de remplacer la traction à vapeur par la traction électrique et de suivre scrupuleusement la route nationale n° 16 d'une part et le chemin de grande communication n° 84 d'autre part. Les deux dossiers s'enlisent toutefois pendant plusieurs années, avant de refaire une dernière fois surface. En 1912, Villiers-le-Bel réitère son refus de participer au financement, à la différence des communes de Sarcelles et d'Ecouen. En 1914, le Conseil général de la Seine propose de reprendre le projet de concession de la ligne Saint-Denis-Gonesse. Avec le début de la guerre, les dossiers tombent définitivement dans l'oubli.

Intérêts divergents des sociétés concessionnaires et des pouvoirs publics, exigences contradictoires des municipalités pour la définition des tracés et des arrêts, difficultés à organiser un réseau interdépartemental et à se raccorder aux lignes parisiennes..., les obstacles étaient tels que le rêve de ces chemins de fer sur route pouvait difficilement devenir réalité. Cette expérience n'est cependant pas restée vaine, puisqu'elle a encore un peu plus aguerri les élus dans leur combat en faveur de meilleurs moyens de transport.

## Deux voies supplémentaires

Sur le front du chemin de fer, une importante avancée s'opère avec la création de deux voies supplémentaires. La Compagnie du Nord reconnaît l'insuffisance structurelle de la ligne de Chantilly. Il n'est plus possible d'assurer le service de la banlieue et le trafic à grande distance sur les mêmes voies : « Malgré leur chiffre relativement peu élevé (75 à 80 environ par jour dans chaque sens), les rapides, les trains de banlieue et ceux de marchandise se gênent les uns les autres à certaines heures de la journée, principalement sur la voie paire, par suite des retards qu'occasionne la correspondance avec les paquebots ou les trains étrangers de long parcours ». Des mesures radicales sont décidées, avec le projet de quadruplement des voies, ou doublement de la ligne, entre Saint-Denis et Survilliers, soumis à l'enquête publique en 1901.

De nombreux élus se félicitent qu'un remède soit trouvé pour améliorer le service des trains, « défectueux et même dangereux ». Même la population

exprime sa satisfaction, comme à Villiers-le-Bel, où plus de 70 «habitants et commerçants» apposent leur signature sur le registre de l'enquête en faveur du projet. A Arnouville et Gonesse, on se montre moins enthousiaste : la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer vers le Nord, de Paris à Verberie, est en discussion au même moment, et on redoute que le

quadruplement retarde, voire compromette ce projet qui pourrait peut-être amener le chemin de fer plus près des bourgs.

Arnouville s'intéresse toutefois à l'idée de créer une halte à hauteur des communes de Garges et Sarcelles sur la ligne de Chantilly, entre les gares de Pierrefitte et de Villiers-le-Bel. La demande en avait déjà été faite lors de la création de la voie ferrée, elle est relancée avec les travaux de quadruplement qui s'annoncent, d'autant que des habitants sont en train de s'installer à proximité, dans les nouveaux lotissements de Garges, Sarcelles et Arnouville, *La Lutèce*, *Le Haut du Roy* et *Le Cottage*. «La création de la halte arracherait des poitrines de tous des cris de légitime satisfaction tant est immense chez nous le désir d'habiter cette banlieue », écrivent les sociétaires du lotissement



▲ Affiche pour l'enquête publique sur le projet de quadruplement des voies.



▲ Le pont de Gonesse, avant sa transformation en pont métallique de longueur double.

▼ Les travaux pour le quadruplement des voies sur le territoire de Survilliers, vers 1906.



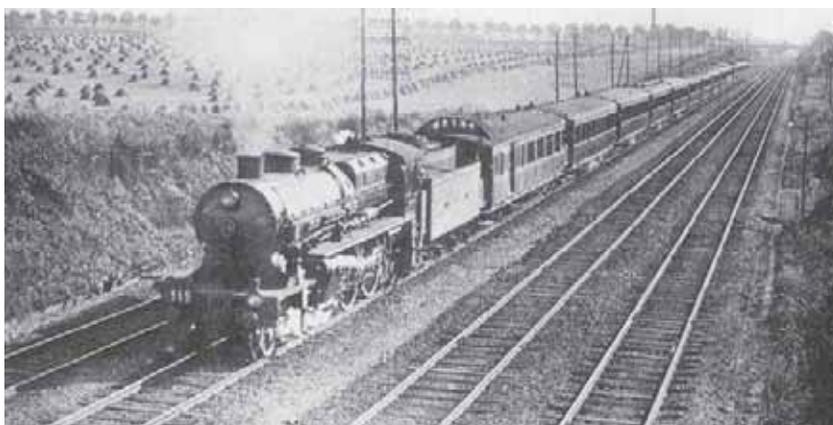
- Le bâtiment des voyageurs de la station de Villiers-le-Bel, après les travaux de quadruplement des voies. Un étage a été rajouté.



du *Haut du Roy* dans un courrier paraphé de plus de 60 signatures. Malgré son caractère pressant, cette demande essuie un nouvel échec, et n'aboutira pas plus lorsqu'elle sera renouvelée, en 1914 et en 1923.

Le projet de quadruplement, approuvé en décembre 1904, est une opération d'envergure. Il faut non seulement installer les nouvelles voies, à l'est de la ligne, mais aussi transformer les ouvrages d'arts construits lors de la création de la voie ferrée, comme le pont de Gonesse et la passerelle d'Arnouville, dont les longueurs doivent être doublées. C'est aussi l'occasion d'apporter quelques améliorations aux installations : rehaussement des ailes du

- Le passage sur le territoire de Gonesse du train Paris-Lille, lors d'un essai de la locomotive Super Pacific, vers 1924.



bâtiment principal de la gare par le rajout d'un étage, extension des bureaux, réaménagement des voies de garage, transformation des passages à niveau en ponts, remplacement des ponts maçonnés en ponts métalliques, etc. Le tout doit être réalisé sans interrompre la circulation des trains sur la ligne.

Les deux voies supplémentaires sont mises en service en 1908, après quatre années de travaux. Cette importante étape ne suffit pas à modifier la hiérarchie des trains qui passent par la station : un train international ou un express a toujours priorité relativement à un train omnibus en cas de besoin. Mais elle offre au service banlieue deux voies distinctes, grâce auxquelles les trains peuvent gagner en régularité et en fréquence.

▼ Horaires de train édités par une agence immobilière implantée près de la gare de Villiers-le-Bel.

## La bataille des horaires

**Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle**, les ouvriers et les employés n'étaient pas très nombreux à la station de Villiers-le-Bel. On y croisait plutôt des entrepreneurs voyageant pour leurs affaires, des femmes se déplaçant pour des achats, des habitants de résidence secondaire, des promeneurs ou autres usagers occasionnels qui pouvaient se satisfaire du service offert, tant du point de vue du nombre et des horaires des trains, que des tarifs. Avec l'installation d'une population de salariés travaillant à l'extérieur des communes et prenant quotidiennement le train, s'affirment des besoins forts différents. Les exigences de ces banlieusards tiennent une place croissante dans les réclamations auprès de la Compagnie du Nord et sont les moteurs des modifications apportées au service, bon gré mal gré, au fil des ans.

Le nombre de trains, qui n'avait guère progressé pendant des décennies, est presque

**Horaire des Trains (Hiver 1937-1938)**

PARIS-NORD à Villiers-le-Bel Gonesse Arnoville		Villiers-le-Bel Gonesse Arnoville à PARIS-NORD	
départ	arrivée	départ	arrivée
5 30	5 53	5 08	5 29
6 19	6 41	5 46	6 09
6 54	d. et f.	6 04	saufs. d. f.
7 01	sauf d. et f.	6 14	6 37
7 32	7 55	6 29	saufs. d. f.
8 05	8 28	6 43	7 06
8 39	9 22	7 08	saufs. d. f.
9 40	sauf d. et f.	9 58	7 29
10 36	10 59	7 36	sauf d. et f.
11 05	sauf d. et f.	11 21	7 47
11 05	d. et f.	11 27	7 50
11 34	11 56	7 57	d. et f.
12 06	12 29	8 27	d. et f.
12 25	sauf d. et f.	12 41	8 31
12 48	samedi seul.	13 11	8 59
13 27	13 51	9 00	sauf d. et f.
14 00	saufs. d. f.	14 16	9 29
14 40	15 03	10 30	d. et f.
15 17	15 39	10 33	sauf d. et f.
16 02	saufs. d. f.	16 18	11 11
16 02	s. d. f.	16 24	11 30
16 42	sauf d. et f.	17 04	12 14
16 58	17 24	15 05	saufs. d. f.
17 32	sauf samedi	17 52	13 24
17 51	sauf d. et f.	18 13	13 47
18 12	18 36	15 00	s. d. f.
18 31	sauf d. et f.	18 53	saufs. d. f.
18 38	saufs. d. f.	19 00	16 12
18 47	19 10	19 10	17 27
19 00	saufs. d. f.	19 22	18 14
19 17	19 40	18 29	d. et f.
19 47	20 10	18 35	18 58
20 09	20 32	19 27	19 50
21 43	21 36	20 19	20 43
22 11	22 27	21 23	sauf d. et f.
22 52	23 15	21 28	d. et f.
23 35	23 57	21 50	d. et f.
0 35	0 58	22 08	sauf d. et f.
		23 07	sauf d. et f.
		23 15	d. et f.
		0 08	0 31

Ligne de Paris-Nord à Chantilly, descendre à Villiers-le-Bel-Gonesse

Offert par l'Agence des trois Communes

► Les quais du service banlieue de la gare du Nord, pendant l'heure de pointe



doublé entre 1896 et 1910, s'élevant à vingt-cinq allers vers Paris et vingt-huit retours vers Villiers-le-Bel. La guerre interrompt cet élan. Après le conflit, seules treize rotations quotidiennes sont offertes et il faut attendre plusieurs années pour retrouver une desserte aussi fournie qu'avant la guerre. Une nouvelle augmentation est enregistrée dans les années 1930, toutefois moins importante qu'au début du siècle, puisqu'elle porte à une trentaine d'allers-retours le service de la station de Villiers-le-Bel en 1938.

Ces trains supplémentaires permettent de combler les intervalles de deux ou trois heures qui prévalaient jusqu'au début du <sup>xx</sup>e siècle, avec lesquels s'accommode mal le rythme de travail des ouvriers et des employés. Ces salariés ne bénéficient pas de la souplesse d'horaires des hommes d'affaires; les compagnies de chemin de fer leur délivrent même des bulletins de retard en cas de dysfonctionnement du service. En l'absence de trains correspondant à ces horaires stricts, il faut partir bien plus tôt de son domicile et y revenir bien plus tard. Ces pertes de temps pèsent particulièrement dans la vie des banlieusards avant la loi portant à huit heures la durée journalière de travail, votée en 1919.

Les ouvriers ont surtout de longues journées, commençant leur travail à 7 heures, voire à 6 heures. Le premier train ne part de Villiers-le-Bel qu'à 6 h 47 en 1897 et les élus ne ménagent pas leurs efforts pour obtenir un service plus matinal, à 5 h 40. Les employés embauchent plus tard, et ils ont besoin d'autres trains du matin. Cette tranche horaire se renforce peu à peu, le nombre de

trains partant avant 8 h passant de trois, au début du siècle, à neuf, avant la Seconde Guerre mondiale. Le mécanisme est identique pour la fin d'après-midi et le début de soirée.

La loi des huit heures crée de nouveaux besoins, avec les salariés qui font les trois huit et commencent leur travail l'après-midi ou le soir. D'autres pratiquent la semaine anglaise, commençant leur week-end dès le samedi après-midi. Des «trains de déjeuner» sont également demandés, pour tous ceux qui veulent retourner à leur domicile pendant la pause de midi, en dépit des difficultés de déplacement. La multiplicité des rythmes tire une grille horaire qui, malgré le renforcement du nombre de trains, conserve encore à la veille de la Seconde Guerre mondiale des plages d'une heure ou une heure et demie sans train.

Si les banlieusards constituent la plus grande part des voyageurs de la station, les parisiens promeneurs du dimanche ou propriétaires de jardins constituent aussi une clientèle en augmentation depuis le début du xx<sup>e</sup> siècle. Des trains sont prévus à leur intention le dimanche et les jours fériés pendant la belle saison. La grille horaire s'étoffe de mentions sur les journées de circulation, jusqu'alors inexistantes et de plus en plus nombreuses.

## La conquête des cartes d'abonnement

**La question des tarifs** n'est pas moins importante que celle des horaires. Le coût du chemin de fer est trop élevé pour des ouvriers et employés qui doivent l'utiliser quotidiennement. Des abonnements existent, mais ils sont délivrés pour des périodes longues, de six mois ou un an, avec tout au plus des facilités de paiement mensuelles, ils sont donc hors de portée pour les personnes aux revenus modestes. En 1883, les pouvoirs publics obtiennent la création de «cartes hebdomadaires» pour la 3<sup>e</sup> classe, afin d'encourager les Parisiens mal logés à s'installer en banlieue. Ce n'est qu'avec une extrême réticence que les Compagnies de chemin de fer mettent en application cette mesure, considérée comme fort préjudiciable à la rentabilité des trains de banlieue, déjà très précaire.

▼ Carte d'abonnement de 1<sup>re</sup> classe de la Compagnie du Nord, 1909.



Ces facilités de circulation ne sont d'abord concédées que dans certaines gares et sur certains trains, appelés « trains ouvriers ». La station de Villiers-le-Bel doit attendre 1899 pour leur mise en place, encore a-t-il fallu l'action collective de seize municipalités, organisée autour des gares de Villiers-le-Bel, Sarcelles, Domont et Montsoult. Le nombre de trains accessibles aux porteurs de carte hebdomadaire augmente peu à peu, jusqu'à la suppression de ces restrictions, les autorisant à prendre tous les trains. Il a aussi fallu batailler pour obtenir l'octroi de cartes sur les parcours vers Saint-Denis ou Pierrefitte, nombre de salariés travaillant dans les usines et les ateliers de la Seine.

Les compagnies de chemin de fer limitent également l'usage de ces abonnements économiques en les accordant aux seuls ouvriers, exigeant même la présentation d'un certificat ou d'un livret. Sous la pression des pouvoirs publics, le bénéfice des cartes hebdomadaires est étendu en 1899 aux employés, mais seulement aux plus modestes, qui peuvent justifier d'un salaire annuel inférieur à 2 000 francs et d'un impôt immobilier de moins de 10 francs. Plusieurs relèvements successifs de ces conditions permettent d'accroître encore le champ des bénéficiaires, jusqu'à la suppression de toute restriction en 1921, permettant à tous les travailleurs d'accéder à ces cartes hebdomadaires.

Ces facilités de circulation rencontrent un grand succès auprès des usagers. A la gare de Villiers-le-Bel, les détenteurs de cartes hebdomadaires sont environ 1 100 en 1921, représentant la moitié des voyageurs; dix ans plus tard, ils sont près de 4 190 et constituent les deux tiers des voyageurs. Il leur faut cependant subir les contraintes de longues attentes au guichet, chaque semaine, pour le renouvellement de leur abonnement, parfois l'après-midi entière. Les municipalités demandent à plusieurs reprises à la Compagnie du Nord d'ouvrir un second guichet pour la délivrance de ces cartes hebdomadaires.

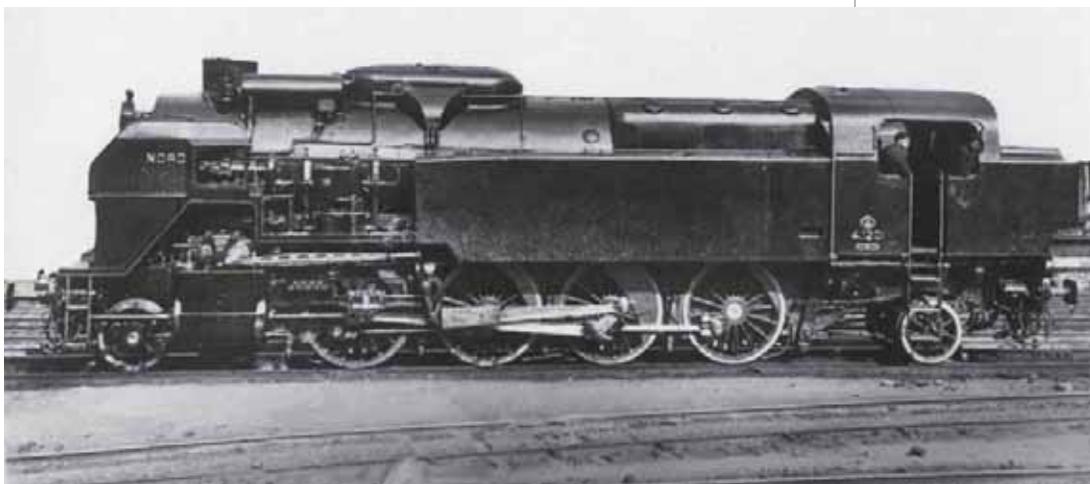
Cet engouement creuse encore plus le déficit des lignes de banlieue. Les pouvoirs publics sont contraints à accepter plusieurs majorations de tarif dans les années 1920, représentant une augmentation de 240 % par rapport à la période d'avant-guerre. Les protestations pleuvent dans les municipalités de banlieue et les ligues d'usagers. Malgré ces majorations, la carte hebdomadaire reste économique, puisqu'elle coûte moins de 7 francs pour un parcours de 15 kilomètres en 1926, soit trois à quatre fois moins que le tarif ordinaire de 3<sup>e</sup> classe.

## Le perfectionnement du matériel

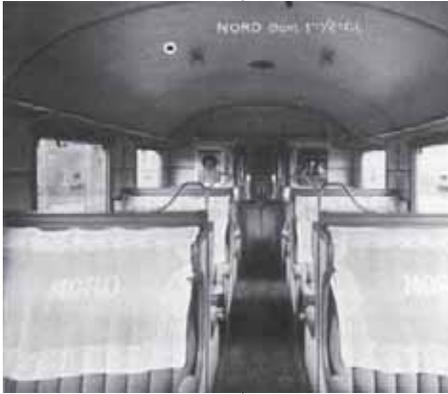
**Pour mieux prendre en charge** le trafic croissant de la ligne de Chantilly, il eût fallu procéder à l'électrification. L'électricité est en effet plus adaptée que la vapeur aux besoins des dessertes locales : vitesse de démarrage, souplesse d'exploitation, maniabilité des convois... Des lignes de banlieue l'adoptent dès le début du siècle et ce mouvement est croissant sur certains réseaux, notamment à l'ouest de Paris. Malgré les injonctions pressantes des pouvoirs publics, la Compagnie du Nord refuse d'envisager cette solution, considérée comme trop coûteuse. Elle préfère mettre en place des locomotives plus puissantes et « réversibles », grâce auxquelles peuvent être supprimées les fastidieuses opérations de retournement aux terminus.

La Compagnie du Nord apporte aussi des améliorations à ses voitures. Elle met en service dans les années 1930 des rames métalliques, qui portent la capacité des convois de banlieue à 1 500 voyageurs. C'en est fini des compartiments séparés, dans lesquels s'entassaient jusqu'à vingt personnes à certaines heures de la journée ; le couloir central facilite la vie des voyageurs. Pour autant, les problèmes de surcharge ne sont pas réglés, du moins dans les voitures de 3<sup>e</sup> classe, car les municipalités se font encore l'écho de voyageurs

▼ Locomotive très puissante, mise en service dans les années 1920 par la Compagnie du Nord.



▼ Voitures du service banlieue de la Compagnie du Nord mises en service dans les années 1930, 1<sup>re</sup>/2<sup>e</sup> classe et 3<sup>e</sup> classe.



excédés de se voir réclamer un supplément lorsqu'ils empruntent les voitures de 2<sup>e</sup> classe parce que le train est bondé. Eclairage électrique, chauffage à vapeur, confort des banquettes, fermeture des portes, de nombreux points ont été perfectionnés avec l'introduction de ces nouvelles voitures qui, en outre, améliorent la sécurité des voyageurs avec ce métal plus protecteur que le bois en cas de déraillement ou de tamponnement.

D'autres innovations ont permis de renforcer la sécurité ferroviaire, comme la modernisation des systèmes de signalisation, sans toutefois parvenir à éradiquer les accidents. La Ligue des Voyageurs de la Banlieue Nord propose même à ses adhérents une assurance contre « tous les accidents de chemin de fer », c'est-à-dire « contre la mort et la mutilation résultant d'un accident au cours d'un voyage en chemin de fer soit dans un train en marche ou en stationnement, soit en y montant ou en y descendant, ou en circulant dans les gares ou voies accessibles au public ». A la station de Villiers-le-Bel, on s'émeut de l'obligation de traverser les voies pour changer de quai et on demande que soit construit un passage souterrain. Une requête non satisfaite, malgré l'attention portée par la Compagnie du Nord aux questions de sécurité.

De grandes catastrophes continuent à marquer les esprits. L'accident d'avril 1928 bouleverse tout particulièrement le voisinage de la station de Villiers-le-Bel. Un train en provenance de Villiers-le-Bel entre en collision avec un convoi en partance pour Amiens à 500 mètres de la gare du Nord. Quinze personnes sont tuées, dont deux Arnouillois, et quarante-huit blessés sont déplorés, la plupart habitant les communes proches de la gare. La municipalité d'Arnouville offre aux deux victimes une concession perpétuelle, prélevée sur le carré des « victimes du devoir ». L'enterrement solennel réunit une assistance nombreuse aux côtés du Conseil municipal, du personnel de la station et d'une délégation de la Compagnie du Nord.

# L'OMNIBUS PARIS-AMIENS ENTRE EN COLLISION avec le train Villiers-le-Bel-Gonesse près du pont Doudeauville

**QUINZE MORTS. — NOMBREUX BLESSÉS**

Le mécanicien du train 13 ayant reconnu avoir franchi un signal fermé est arrêté



Sur la voie ferrée : après le télescopage tragique des deux trains (Photo Petit Journal.)

◀ La catastrophe d'avril 1928, à la une du *Petit Journal*.

Perfectionnements techniques, facilités tarifaires, aménagement des horaires, densification de la desserte, quadruplement des voies, le chemin de fer a connu d'importantes modifications depuis le début du siècle. Certes, il ne s'est pas transformé en une véritable desserte de la banlieue, électrifiée, indépendante du trafic de grande distance et dotée d'arrêts rapprochés, à l'image de certaines lignes à l'ouest de Paris. Pour autant, les améliorations sont significatives. Plusieurs facteurs ont joué en leur faveur, l'accroissement du nombre de voyageurs, les requêtes pressantes des usagers et des élus, mais aussi le développement des lignes de tramway, puis d'autobus au nord de Paris, obligeant la Compagnie du Nord à faire face à cette concurrence. Le train s'est démocratisé, permettant à une population modeste de s'installer près de la station de Villiers-le-Bel tout en occupant un emploi à Paris.



# La création de lotissements

Les premiers lotissements de la banlieue parisienne étaient surtout des réalisations bourgeoises, *Le Vésinet, Maisons-Laffitte*... Créés à partir des années 1830, ils étaient dédiés à la villégiature et se sont transformés peu à peu en espaces résidentiels. L'aspiration pour la campagne de banlieue s'est ensuite diffusée vers des populations moins aisées. Employés et ouvriers sont de plus en plus nombreux à acheter une parcelle dans un lotissement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le mouvement s'emballe après la Première Guerre mondiale : 3 000 hectares sont lotis avant 1914, 16 000 dans l'Entre-deux-guerres, représentant au total 2 400 lotissements, massés pour la plupart le long des voies ferrées.

## Entre rêves et nécessités

**Les alentours de la gare** de Villiers-le-Bel n'échappent pas à ce phénomène. Un premier lotissement est créé en 1897, sept nouveaux quartiers pavillonnaires s'ouvrent dans les années qui suivent, portant en 1911 à une cinquantaine d'hectares la surface lotie dans les communes d'Arnouville, Villiers-le-Bel et Gonesse. Les réalisations se multiplient après la guerre. Dix lotissements sont créés à Villiers-le-Bel, dix à Arnouville, cinq à Gonesse, dont quelques-uns près des bourgs. Certains d'entre eux sont de petite taille, comme ce terrain divisé en douze parcelles à Villiers-le-Bel, *La Morte Vieille*, d'autres sont au contraire très vastes, telle la *Cité-jardin des Marronniers*, à Gonesse, composée de plus de trois cents lots.

Cette urbanisation investit les parcelles abandonnées par les briquetiers après exploitation. L'industrie briquetière est en effet en repli, seule la maison Lefèvre poursuit son activité après la Première Guerre mondiale. Les agriculteurs ne sont pas intéressés par une reconquête de ces terrains creusés, fouillés, plus ou moins aplanis à l'aide des débris des fours. Les zones pavillonnaires se déploient aussi sur d'anciens terrains agricoles. C'est à Arnouville qu'elles sont les plus étendues, grignotant plus de la moitié du territoire communal et rejoignant le bourg ; le phénomène est d'autant plus marquant que le ban communal est de petite taille. A l'inverse, Gonesse est la moins touchée, avec une surface lotie plus réduite et un territoire communal beaucoup plus grand.



▲ Publicité pour le lotissement *Morcellement de la gare*, à Survilliers.



▼ Couverture de la revue *Ma petite maison*, 1912.



Ces lotissements attirent des familles qui souhaitent se fixer à demeure ou qui désirent un jardin ou un cabanon pour la belle saison. Au plaisir de quitter la ville encombrée et enfumée pour la campagne, s'ajoute la joie de posséder un coin de terre ou une maison bien à soi. Des revues comme *Not'cabane* ou *Ma petite maison* font l'apologie de cette petite propriété en banlieue. Les lotisseurs mettent en scène un cadre idyllique sur leurs dépliants et leurs affiches publicitaires, ou choisissent des noms évocateurs pour les nouveaux quartiers, comme *Le Cottage* à Arnouville, *Les Charmettes* à Villiers-le-Bel ou *L'Avenir des Grands Champs* à Gonesse. La proximité de la gare est aussi un argument de vente, au côté des « facilités de paiement », mettant le rêve de la maison individuelle à portée des bourses les plus modestes. Certains lotisseurs promettent également des aménagements, voiries, eau, gaz, électricité..., et même, pour le lotissement *Eblé* de Villiers-le-Bel, « tous les amusements et comforts désirables ».

Quand bien même les familles ouvrières n'aspirent pas à vivre en banlieue, elles y sont de plus en plus contraintes, tant elles ont du mal à se loger à Paris. Les grands travaux de Haussmann, de 1855 à 1869, ont détruit une part de l'habitat populaire et provoqué une forte hausse des loyers. Les difficultés sont d'autant plus grandes qu'une population venant des campagnes de province et des pays étrangers afflue en nombre croissant vers la capitale, pour occuper un emploi dans le bâtiment ou dans l'industrie. Cette crise du logement s'amplifie dans l'Entre-deux-guerres, avec l'arrivée de provin-



◀ Bureau de vente du lotissement *Les Marronniers*. Pour faciliter la commercialisation, la plupart des lotisseurs installent ce type de baraques.

ciaux et d'immigrés toujours plus nombreux, attirés par une industrie en pleine croissance. Quatre Parisiens sur dix sont mal logés, contraints à vivre dans des logements surpeuplés, des garnis, des hôtels ou des taudis.

L'industrialisation des environs de Paris conforte cet « exode » vers la banlieue, pour reprendre un terme couramment employé dans les années 1920. L'activité industrielle, chassée du centre de la capitale en même temps que l'habitat populaire, se redéploie dans les communes périphériques. Le déménagement en banlieue permet de perpétuer la proximité entre domicile et travail, ou bien de limiter le temps investi en transport. Les habitants proches de la gare de Villiers-le-Bel peuvent rapidement rejoindre par le train Saint-Denis ou Pierrefitte, commune dans laquelle ils peuvent emprunter le tramway ou le train de Grande Ceinture pour rejoindre d'autres localités industrialisées de la Seine.

Les pouvoirs publics sont favorables à ce mouvement de construction de pavillons en banlieue. Les thèses hygiénistes de la vie saine à la campagne sont largement répandues. La transformation des ouvriers en propriétaires est aussi considérée par certains comme un gage de paix sociale, au moment où les « classes laborieuses » sont de plus en plus perçues comme dangereuses. Afin d'encourager les mal-logés de la capitale à s'installer à la périphérie, les gouvernements pressent les compagnies de chemin de fer de développer les trains ouvriers. Pour autant, ils ne s'impliquent que timidement dans la question du logement, l'abandonnant pour l'essentiel à l'initiative privée, avant de voter des lois plus décisives après la Première Guerre mondiale.



▲ Les lotissements autour de la gare de Villiers-le-Bel, 1949.

### ARNOUVILLE

1	Cottage	1902 (C)
2	Butte Saint-Blin	1907 (C)
3	Beau Séjour	1909 (C)
4	Ermitage	1910 (C)
5	Petit Ermitage	1910 (C)
6	Fosse aux Poissons	Vers 1921-1923 (C)
7	Croix Gilles Le Roi	Vers 1921-1923 (C)
8	Croix Rouge	Vers 1921-1923 (C)
9	Haute Borne	Vers 1921-1923 (C)
10	Lutetia Nova	?
11	Boutillié	?
12	La Gare	1925 (A)
13	Briqueterie	1927 (A)
14	Petit Parc et Quinconces	1929 (A)
15	Haute Borne extension	1931 (A)

### GONESSE

1	La Garenne	1897 (C)
2	Cité-jardin des Marronniers	1924 et 1926 (A)
3	Saint-Blin	1925 (A)
4	Briqueterie	1927 (A)
5	Briqueterie	1927 (A)
*	L'Avenir des Grands Champs	1930 (A)

### VILLIERS-LE-BEL

*	Guerbigny	1907 (C)
1	Charmettes	1908 (C)
2	Eblé	Vers 1920 (C)
3	Pierre Dupont et annexe	Vers 1922 (C)
4	Charmettes-extension	Vers 1921 (C)
5	Cottage Parisien	Vers 1921 (C)
6	Clair de Lune	Vers 1921 (C)
7	La Chevée	1925 (A)
8	Champ Bacon	1923 (A)
9	La Morte Vieille	1928 (A)
10	Cité-jardin le Nord	1929 (A)
11	Les villas des Charmettes	1930 (A)

\* lotissements hors cadre de la photographie  
C commercialisation  
A autorisation préfectorale

## Des premiers propriétaires aux mal-lotis

**Les premiers quartiers** créés autour de la gare de Villiers-le-Bel ont plutôt fière allure. Si certains propriétaires se contentent de construire un cabanon pour la belle saison, d'autres bâtissent des pavillons assez cossus, notamment de belles maisons en meulière. Les habitants de la première heure n'ont pas la vie facile, mais les lotissements s'équipent peu à peu. Ainsi, à *La Garenne*, le premier pavillon sort de terre en 1897, et le syndicat des copropriétaires aménage progressivement le quartier : réseau d'eau potable en 1901, voies empierrées et bordées de trottoirs et caniveaux en 1903, éclairage des rues avec des lampes à pétrole en 1905, avec des becs électriques en 1908, ouverture d'une école libre en 1914...

Les réalisations d'après-guerre sont plus modestes, à l'image de la population qui s'y installe, plus ouvrière. Certains lotissements sont même franchement désastreux, guère différents de bidonvilles. Les maisons sont de plus petite taille, et les constructions précaires sont légion, en bois, en lattes couvertes de torchis ou de papier goudronné... Nombre de quartiers sont mal équipés : viabilité absente ou déplorable, distribution d'eau potable inexistante ou défectueuse... Dans certaines rues, les habitants ont « de la boue jusqu'aux chevilles ». Les propriétaires n'ont pas les ressources suffisantes pour procéder aux aménagements nécessaires, ou bien ils ont été bernés par des lotisseurs qui ne tiennent pas leurs engagements. Ici ou là, des parcelles sont abandonnées et des détritiques y sont déposés, confortant l'impression de désolation. Quant aux équipements publics, ils tardent à venir dans ces communes débordées par l'afflux de population.

Le problème est loin de se limiter à la contrée, les « mal-lotis » de la région parisienne font la une des journaux et la question agite toute la classe politique française. Les lotissements sont assimilés à des taudis, ou aux villages des colonies. On s'inquiète pour la santé des enfants et la morale de la famille. Certains s'alarment de la montée du communisme et les difficultés des habitants des lotissements sont considérées comme favorables à la constitution d'une « banlieue rouge ». L'Église catholique s'en mêle, dénonçant l'enfer des banlieusards à la TSF ou dans des ouvrages rédigés par les curés qui vont, tels

des missionnaires, « dans le bled » : « Tout manque : égouts, lumière, chemins, police, école, église, mairie. Le vent souffle, perce les cloisons déjetées, glace la chambre de la famille. La boue visqueuse, fuyant sous les pas, envahit le jardin, le plancher de la cabane. Les routes ne sont que d'infests bourniers, où l'on patauge. On souffre, on a froid. On est seul, atrocement, dans la commune misère, parmi les milliers de maisonnettes isolées ».

La loi votée en 1924 permet de juguler cette prolifération anarchique de lotissements. En rendant obligatoire le dépôt d'un plan d'aménagement et l'approbation préfectorale avant toute commercialisation, elle donne les moyens d'interdire la création de zones pavillonnaires dépourvues d'un minimum de viabilité. Elle est saluée par les municipalités, heureuses de pouvoir contrôler une initiative privée jusqu'alors toute puissante ; peu de temps avant sa promulgation, les élus de Gonesse réitèrent leur volonté « de ne pas laisser s'établir sur le territoire ces sortes de villages nègres qui pullulent dans la région parisienne ». Plusieurs projets de lotissements seront rejetés pour cause d'aménagement insuffisant dans les années qui suivent. A noter toutefois que les conseils municipaux sont seulement consultés, le dernier mot revenant au préfet qui peut passer outre le veto des communes, au grand dam

▼ Maison en meulière dans le lotissement La Garenne.





des édiles locaux. Cette loi de 1924 conforte aussi la législation de 1919 accordant aux communes la possibilité d'établir un « plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension » ; Villiers-le-Bel et Gonesse s'en sont saisis pour mieux maîtriser le développement de leur territoire.

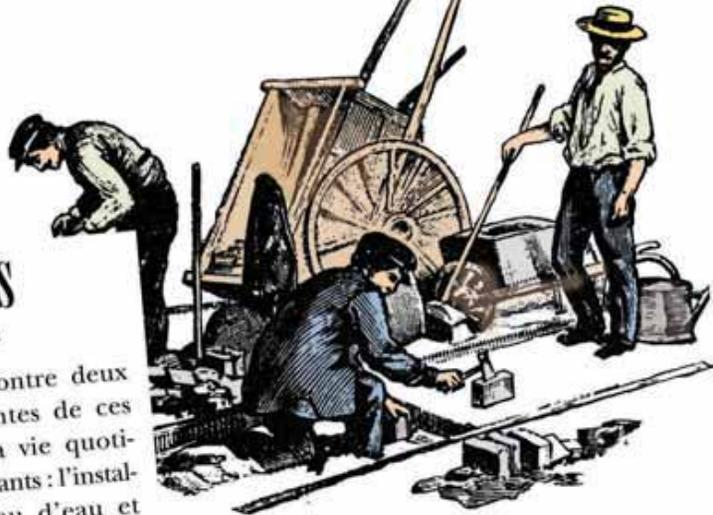
Le problème des quartiers créés avant cette date reste toutefois entier, jusqu'à la loi de 1928, accordant à tout « lotissement défectueux » le soutien de l'Etat, notamment pour la réalisation de la voirie. Par rue ou par quartier, les propriétaires peuvent fonder une Association Syndicale Autorisée pour percevoir les aides publiques, contracter un emprunt et procéder aux travaux. Il faudra cependant plusieurs décennies pour venir à bout de ces problèmes d'aménagement. La qualité des constructions, elle, peut être améliorée avec la loi Loucheur, votée cette même année 1928, accordant des facilités d'emprunt et des avantages fiscaux aux propriétaires désireux de construire en dur, mais avec des conditions très strictes et des budgets en baisse à partir de 1933. Il n'est pas sûr que beaucoup d'habitants des lotissements d'Arnouville, Villiers-le-Bel et Gonesse aient en bénéficier.

▲ Une rue du lotissement Les Charmettes, années 1920. Ces voies non viabilisées se transforment en sentiers boueux à la moindre pluie.

## AMÉNAGER LES LOTISSEMENTS

**L**es lotissements créés au début du XX<sup>e</sup> siècle ne sont que des terrains divisés en lots et les habitants doivent aménager eux-mêmes leur quartier. Cette carte postale du Cottage, premier lotissement

d'Arnouville, montre deux étapes importantes de ces travaux pour la vie quotidienne des habitants : l'installation du réseau d'eau et l'empierrement des rues. Finies les corvées d'eau et les rues embourbées !



Le Cottage d'Arnouville —



## Des lotisseurs aux logiques différentes

**Les promoteurs** qui prennent l'initiative d'acheter un terrain et de créer un lotissement n'obéissent pas tous aux mêmes logiques, et par conséquent, conçoivent des réalisations différentes. Les zones pavillonnaires créées autour de la gare de Villiers-le-Bel relèvent de plusieurs cas de figure, à l'image de la diversité des lotisseurs de la région parisienne.

Il y a d'abord les sociétés d'épargne mutuelle, constituées pour rassembler le capital nécessaire à l'acquisition d'un terrain et répartir par tirage au sort les parcelles. C'est à une de ces associations de petits épargnants qu'est due la création du tout premier lotissement près de la gare. La Société d'épargne La Garenne, fondée sur l'initiative de trois employés de la Société Générale à Paris en 1893, réunit des employés, des commerçants et des ouvriers, probablement recrutés parmi des proches, collègues, voisins, parents ou amis. La



◀ Habitants du lotissement La Garenne, créé par une Société d'épargne mutuelle.

perception de droits d'entrée permet de signer rapidement une promesse de vente pour un terrain à Gonesse, divisé en cent lots. Grâce aux écots patiemment versés par les sociétaires, chacun peut devenir propriétaire en 1897, au prix de 75 centimes le mètre carré – soit le prix d'un billet de train en 3<sup>e</sup> classe de Paris à Villiers-le-Bel. Liberté, Egalité, Fraternité, les noms donnés aux rues montrent l'enthousiasme qui habite les lotisseurs de *La Garenne*. Avec peut-être moins d'utopie, mais avec les mêmes règles, d'autres sociétés d'épargne essaient autour de la gare, comme le Cottage Parisien, à l'origine du lotissement éponyme et du *Clair de Lune*.

Les marchands de biens qui lotissent dans l'objectif de réaliser un profit, sont les plus nombreux. Certains sont des promoteurs occasionnels, saisissant une opportunité foncière pour réaliser un investissement rémunérateur. C'est par exemple le cas de monsieur Marlier, patron briquetier à Arnouville, qui, au moment de l'arrêt de son usine au lieu-dit des Quatre Chemins, revend en 1909 son terrain en lots sous le nom de *Beau Séjour*. Citons aussi l'opération

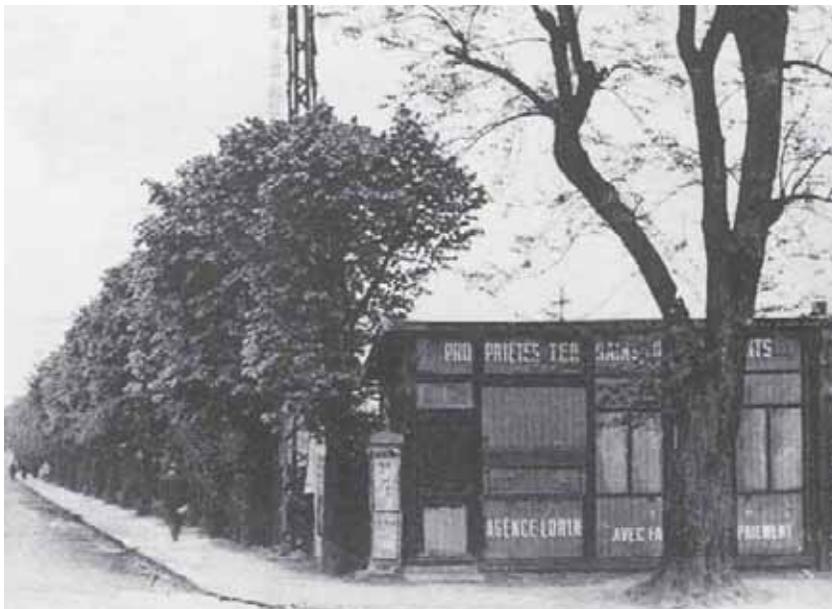
**Principaux domaines mis en vente par "LA FRANCE FONCIÈRE"**  
 7, Boulevard des Capucines PARIS (2<sup>e</sup>) - Tél. : OPÉRA 06-84-06-85-06-86-06-87

ET PLUSIEURS AUTRES COMPLÈTEMENT VIABILISÉS, TOUS FOURNISSEURS SUR PLACE  
**PRIX LES PLUS BAS - LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT**

► Publicité pour la société France Foncière, spécialisée dans la vente de lotissements.

de deux propriétaires à *La Garenne*, Dubois et Mohr, qui fondent une société anonyme en 1907 pour lotir un terrain à *La Butte Saint-Blin*, au prix de 5 à 6 francs le mètre carré, soit sept à huit fois plus que ce qu'ils ont déboursé pour acheter leur parcelle à *La Garenne*.

A côté de ces lotisseurs occasionnels, opèrent des marchands de biens spécialisés dans la partie. Ce sont de grandes entreprises, telle la société France Foncière, qui construit dans toute la banlieue parisienne et tente de faire approuver deux programmes à Arnouville, en 1937, sans succès, du moins



◀ La baraque de vente de M. Lorin, dénommée « Agence Lorin », implantée place de la gare, vers 1930.

jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Ce sont aussi des promoteurs travaillant seuls, comme monsieur Lorin, un Parisien à l'origine de plusieurs lotissements arnouillois, *La Fosse aux Poissons*, *La Croix Rouge*, *La Croix-Saint-Gilles*, *Haute Borne*, et qui tente de continuer à faire des affaires dans la commune après la loi de 1924 avec de nouveaux projets, notamment *La Briqueterie*. De plus en plus sollicitée par les mal-lotis qui se sont regroupés en une Association des Petits Acquéreurs de Terrains d'Arnouville, lassée par les engagements du promoteur non tenus, agacée par ses méthodes douteuses – il aurait par

**LOTISSEMENT  
DE VILLIERS-LE-BEL**  
Commune d'ARNOUVILLE

LOT N° 1-6-7-8 ILOT C.P.S.  
Surface : 146m<sup>2</sup> Prix : 95 le mètre

Monsieur Gallot  
Prénoms Victor Robert  
Profession Electricien  
Domicile 34 Rue d'Arnoville,  
Paris

s'engage à payer la somme principale de  
17659<sup>fr</sup>60  
avec intérêts à 6% à compter du 30 Juin  
1935  
de la manière suivante : chez M. LORIN, à Paris  
79, Faubourg Saint-Denis, ou au Bureau des  
Ventes (sur place).

à raison de Mille cinq cents fr. dès  
la signature du Contrat et  
400 cent quatre vingt franc minimum  
par hectare  
En vertu de quoi :

Les soussignés s'engagent, chacun en ce qu'il  
le concerne à remplir les conditions stipulées au  
bail et au cahier des charges ci-annexé, établi  
par devant notaire.

Le 192  
Le Vendeur, Le Titulaire,

Versé :

1° Pour frais de mesurage et bornage		
2° Pour enregistrement		
3° Pour timbre et livret		
4° Pour frais d'envoi		
TOTAL		<u>141 50</u>

17.7.23 la somme de... 100  
41 50  
1

QUITTANCES  
101  
102  
103

▲ Promesse de vente pour un lot de terrain vendu par M. Lorin, situé à Arnouville, contrairement à la mention indiquée. M. Lorin a sans doute voulu mettre en avant la proximité de la gare, qui ne porte pas le nom d'Arnoville.

exemple déposé un cahier des charges frauduleux à la préfecture pour la Briqueterie –, la municipalité décide de poursuivre en justice M. Lorin en 1930. La commune de Gonesse a fait de même quatre ans auparavant, lui reprochant de ne pas avoir réalisé les aménagements promis pour le lotissement *Saint-Blin*, implanté sur son territoire.

Différente est la démarche de Raphael et Georges Boutillié. Ces deux frères achètent en 1902 une quinzaine d'hectares à Arnouville, qu'ils revendent par lots sous le nom de *Cottage*. Quelques années plus tard, ils lotissent de l'autre côté de la voie ferrée une surface presque équivalente, fondant *L'Ermitage* et *Le Petit Ermitage*, mais cette fois en louant les parcelles. Ils restent également propriétaires du service des eaux, avec lequel ils approvisionnent aussi un lotissement sarcellois, *Le Mont de Gif*. Ils s'installent au *Cottage* et y construisent



une maison bien en vue, au croisement de deux rues et à l'entrée du quartier. Dès 1904, l'un des frères intègre le Conseil municipal, le temps d'un mandat ; l'autre fait de même, en 1919. Un peu plus tard, ils créent deux nouveaux petits lotissements, *La Gare* et *Boutillé*, sur des terrains qu'ils semblent avoir disputé à Monsieur Lorin et à ses lotissements *Haute-Borne* et *Haute-Borne extension*, tant ces quatre réalisations sont enchevêtrées.

C'est la philanthropie qui a amené la Compagnie d'Assurances Le Nord à créer la *Cité-jardin le Nord* à Villiers-le-Bel, avec le soutien de la Chambre de Commerce de Paris. Le but de l'opération n'est pas de loger le personnel, mais de combattre la crise du logement, ainsi que « la crise de la natalité et de la nuptialité ». Les 43 pavillons locatifs sont inspirés des villas normandes et disposent du gaz, du chauffage central et de facilités d'installation pour une salle de bain. S'il ne s'agit pas d'un ensemble urbanistique complet, comme le sont souvent les cités-jardins, les maisons sont implantées dans un environnement soigné, vastes jardins, allées sablées, grande place plantée de tilleuls... Un drapeau tricolore est hissé pour l'inauguration, en 1930, en présence du sous-secrétaire d'Etat au Travail et du curé de Villiers-le-Bel, qui procède à la bénédiction de la Cité-jardin.

▲ L'avenue Carpeaux au Cottage, à Arnouville, avec la maison des frères Boutillé au fond de la rue.

► Bénédiction de la Cité-jardin Le Nord, à Villiers-le-Bel, lors de son inauguration, 1930.



Il y a enfin les sociétés d'Habitations à Bon Marché (HBM), anonymes ou coopératives. A la différence des offices publics d'HBM, ce sont des sociétés privées, toutefois contrôlées et soutenues par l'Etat : prêts à taux d'intérêt réduit et avantages fiscaux sont accordés pour la construction de maisons répondant à des normes de construction et de coût. La société coopérative d'HBM de Villiers-le-Bel, Gonesse et extensions, est fondée en 1925 pour bâtir sur Gonesse. Il semblerait qu'elle soit à l'origine de la construction d'une vingtaine de pavillons, à l'intérieur du lotissement *La Cité-jardin des Marronniers* créé en 1924 par un agriculteur de Gonesse, au sud de la voie ferrée ; hélas, les documents manquent pour mieux cerner le rôle de cette société coopérative dans l'urbanisation de ce quartier. Il en est de même pour l'initiative de l'office HBM de Seine-et-Oise, qui serait à l'origine de la construction de 84 maisons dans le même quartier des *Marronniers* dans les années 1930, à moins qu'il ne s'agisse d'un projet d'extension de cette cité finalement non réalisé. Le territoire d'Arnouville intéresse aussi deux sociétés anonymes d'HBM, du nom de Labor et de Ferronaye, dans les années 1930, sans qu'elles aient toutefois mené à terme leurs projets.

## L'afflux de nouveaux habitants

**L'implantation des habitants** est bien moins rapide que la vente des lots de terrain. Nombre de propriétaires ne viennent qu'à la belle saison, le dimanche ou pendant les vacances. D'autres plantent la parcelle et viennent jardiner pendant leur temps libre. Il y a aussi ceux qui ont acheté leur lopin de terre en vue d'une installation future, lorsqu'ils auront épargné l'argent nécessaire à la construction d'une maison, lorsqu'ils auront des enfants, lorsqu'ils seront en retraite... Tous les lots composant *Le Cottage* ont par exemple été vendus entre 1902 et 1909, mais seules 16 résidences principales y sont recensées en 1906, 64 en 1911, 113 en 1921, 147 en 1926, 180 en 1931 ; l'évolution du nombre d'habitants suit une courbe identique : 60, 248, 456, 573, 668. Il faudra attendre les années 1960 pour que toutes les surfaces loties soient occupées par des résidents permanents.

Malgré tout, l'afflux de nouveaux habitants est massif, surtout après la Première Guerre mondiale. Arnouville enregistre la croissance la plus forte, à la fois parce qu'elle était la localité la moins peuplée et parce qu'elle accueille le plus grand nombre de nouveaux quartiers. Alors qu'elle ne comptait que 441 habitants en 1896, ils sont 870 à y résider en 1911 et 6 242 en 1931 ; c'est une augmentation de 1 315 % en 35 ans ! L'évolution reste importante dans les deux communes voisines. A Villiers-le-Bel, sur la même période, le nombre



◀ Un terrain du lotissement *Charmettes extension* utilisé comme jardin, 1926.

## LES PREMIERS HABITANTS DU COTTAGE

Le Cottage est le premier lotissement créé à Arnouville, en 1902. Voici ses premiers habitants, d'après le recensement de 1906.

Auguste LEMAIRE, né à Paris,  
46 ans, employé,  
sa femme Pauline, née à  
Paris, 44 ans, sans profession,  
leurs deux enfants, leur nièce,  
et un enfant en nourrice

Emile DAUDIN, né à Lailly (Loiret),  
42 ans, charron,  
et sa compagne Céline GODEBERT,  
née à Saint-Loup, 49 ans, ménagère

Emile SANNIER, né à Sélinecourt (Somme),  
43 ans, garçon de magasin,  
sa compagne Thérèse MARGERIE, née à  
Pont Rémy (Somme), 45 ans, ménagère,  
et leurs deux enfants

Pauline PLUMET,  
née à Ambly (Belgique), 67 ans,  
cantinière patronne  
et sa fille Anna, née à Fontaine  
(Haute-Saône), 29 ans

Félix PORCHERON, né à Luzeret  
(Indre), 34 ans, cordonnier,  
sa femme Anna, née à Chouilly  
(Marne), 24 ans, cordonnière,  
et leurs deux filles

Xavier NEYBERGII, né en Belgique,  
42 ans, patron menuisier-charpentier,  
sa femme Marie, née à Saey-le-Grand  
(Oise), 33 ans, sans profession,  
et leurs deux enfants

François EVERT, né dans l'Aisne,  
52 ans, employé à la Compagnie  
du Chemin de Fer du Nord,  
et sa compagne Pauline GOUFFÉ,  
née à Gonesse, 50 ans, sans profession

Eugène LEUDHIAC, 31 ans,  
né à Dommiers (Aisne), employé à la  
Compagnie du Chemin de Fer du Nord,  
sa compagne Marthe CROCHET,  
30 ans, née à Dommiers, ménagère,  
et leur fille



d'habitants est multiplié par trois, passant de 1 398 en 1896 à 1 661 en 1911 et 4 259 en 1931. A Gonesse, il est presque doublé, passant de 2 488 en 1896, à 3 043 en 1911 et 4 359 en 1931.

La plupart des habitants des nouveaux quartiers sont des ouvriers ou des employés. Ils travaillent dans les bureaux, les administrations, les magasins, les ateliers, les usines de la capitale ou de la Seine. A noter toutefois que des briquetiers et des agents de la Compagnie du Chemin de fer du Nord se sont



► Petit estaminet dans le lotissement L'Ermitage, à Arnouville.

installés dans les lotissements, pour se rapprocher de leur lieu de travail ou quitter un logement surpeuplé. De petits commerces se sont aussi ouverts à l'intérieur des nouveaux quartiers, notamment des estaminets, permettant à des familles de travailler sur place ou de trouver des ressources d'appoint.

La population des lotissements est cosmopolite, mêlant Parisiens « de souche », anciens habitants de la Seine ou de la Seine-et-Oise, provinciaux et étrangers. Elle le devient encore plus avec l'installation de nombreux Arméniens à Arnouville, notamment à *La Fosse aux Poissons*, dans les années 1920. Ces exilés, venus en France après le génocide de 1915, sont près de 700 en 1931. Ils forment une communauté soudée et recréent une « petite Arménie », avec ses églises, ses épiceries, ses associations, son école... Nombre d'entre eux travaillent dans le domaine de la confection ou de la chaussure, comme tailleur, cordonnier, chaussonnier, chapelier, confectionneuse, brodeuse, couturière, culottière, enfileuse de perles, giletère... Ils sont artisans et travaillent à

domicile, livrant grâce au train leur production dans la capitale, ou bien ils sont employés dans les ateliers parisiens, nourrissant le flux des banlieusards partant chaque matin à la gare.

Les autres étrangers constituent des groupes épars, car d'origines très diverses : Suisse, Angleterre, Allemagne, Hollande, Luxembourg, Pologne, Italie, Espagne, Portugal, Grèce, Bulgarie, Roumanie, Serbie, Russie, Turquie, Syrie, Egypte, Algérie, Etats-Unis..., sans oublier la Belgique. En 1931, la population étrangère représente 18 % à Arnouville, 6 % à Villiers-le-Bel et 14 % à Gonesse. Il faut toutefois noter que les bourgs abritent aussi des ouvriers étrangers employés dans l'agriculture.



◀ Moment de détente pour les habitants du quartier-gare au café Le Petit Robinson, implanté dans le lotissement Le Cottage, à Arnouville.

## Des municipalités débordées

**Les élus des trois communes** voient plutôt d'un bon œil la création des premiers lotissements. Lors du « punch d'honneur » offert par les propriétaires de *La Garenne* au café de la gare en 1897, le maire de Gonesse salue avec chaleur les nouveaux habitants : « Espérez le bienveillant accueil de l'administration municipale de Gonesse. Elle fera dans la mesure du possible tous ses efforts pour vous être agréable. Partisans convaincus de progrès, nous demandons à être utile à nos concitoyens. Depuis longtemps, notre circonscription n'a guère été favorisée ». Ce développement est même placé au rang des priorités de la municipalité élue en 1896 à Villiers-le-Bel : « Nous devons rechercher tous les moyens pour développer nos communications avec Paris, afin d'attirer chez nous cette population qui aspire à venir au milieu de nos

riantes campagnes se reposer des labeurs de la ville». Mais très vite, les communes ont été dépassées par l'extension chaotique des nouveaux quartiers et l'afflux de population.

Les lotissements étant des enclaves privées, il revient aux propriétaires de s'occuper des questions de voirie, d'eau, d'assainissement, de gaz, d'électricité... Les mairies acceptent toutefois d'intégrer dans la voirie communale les rues correctement mises en viabilité. Ce sont autant de voies supplémentaires à entretenir, alors qu'elles peinaient déjà à maintenir dans un état satisfaisant les rues du bourg et les chemins jusqu'à la gare. Ces nouvelles voies alourdissent aussi les dépenses nécessaires à l'installation et au fonctionnement des divers réseaux d'alimentation. Comme de nombreuses communes rurales,

▼ Extrait d'une délibération concernant le budget de la commune de Villiers-le-Bel, 1930.

## Budget Primitif 1930

Monsieur le Maire dépose le budget primitif de l'exercice 1930 tel qu'il a été ~~déposé~~ adopté par la Commission des Finances.

Après examen et échange de vues, le crédit de 200 francs pour achat de livres pour les bibliothèques scolaires, est porté à 300 francs.

Le Conseil, à l'unanimité des membres présents, approuve le budget de 1930 s'élevant en recettes et en dépenses à la somme de 426.640 frs 42 (quatre cent vingt six mille six cent dix francs quarante deux Centimes).

Le budget des Chemins vicinaux pour l'exercice 1930 est voté, à l'unanimité par le Conseil, tel qu'il est présenté par le service vicinal et s'élevant en recettes et en dépenses à 61622.50 (soixante et un mille six cent quatre vingt trois francs).

Arnouville en est totalement dépourvue au début du xx<sup>e</sup> siècle, et elle a le plus grand mal à s'équiper en eau potable, électricité, etc. Si Villiers-le-Bel et Gonesse sont un peu plus avancées, elles n'ont pas fini d'installer ces éléments de confort moderne qui deviennent peu à peu la norme en banlieue parisienne. Le contexte de forte extension des communes complique sérieusement les programmes d'aménagement, tout comme le caractère brouillon de ce patchwork de petits et grands lotissements, créé au gré des ventes de terrains et sans réflexion d'ensemble.

La question scolaire n'est pas moins épineuse. Depuis les lois sur l'instruction publique des années 1880, les mairies se doivent de scolariser les enfants de la commune âgés de six à treize ans. La mise en place de ce service communal est difficile, il faut acheter ou construire des locaux, puis les entretenir. Les classes sont déjà surchargées lorsque s'installent les premiers habitants des lotissements. Elles le restent de manière quasi ininterrompue jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, malgré la création de nombreuses classes supplémentaires. En 1925, la surpopulation scolaire est telle à Arnouville que le maire propose « que tous les étrangers allant à l'école soient renvoyés à seule fin de laisser la place aux Français ». En 1928, une centaine d'enfants ne trouvent pas de place dans les écoles, la municipalité menace de démissionner si les pouvoirs publics ne lui viennent pas en aide.

D'autres services à la population deviennent obligatoires, comme l'assistance médicale aux familles nombreuses ou les secours aux chômeurs, de plus en plus lourds avec la crise économique des années 1930. Les administrations communales sont en pleine évolution, prenant en charge des missions toujours plus nombreuses. Si certains des nouveaux services communaux sont imposés par la loi, d'autres relèvent de choix politiques, comme la bibliothèque municipale, l'office municipal des sports et les colonies de vacances créés à Arnouville dans les années 1930, dans le contexte du Front Populaire favorable au développement des loisirs. Les communes voient leur budget exploser.

Leur situation financière est d'autant plus difficile qu'en 1922, une loi accorde aux habitants des lotissements l'exonération des impôts communaux. Elle a des conséquences particulièrement dramatiques à Arnouville, où les lotis représentent plus des deux tiers de la population en 1921 et presque neuf habitants sur dix en 1926. Le Conseil municipal s'émeut des « charges très lourdes » pesant sur la commune et demande que soit votée une loi « destinée



▲ Les élus dans la salle du Conseil municipal de la mairie de Villiers-le-Bel, années 1920

à pallier dans la mesure du possible les effets onéreux créés aux communes intéressées par ces déplacements forcés des habitants de Paris dans la banlieue». Quelques années plus tard, il exige que l'effort financier soit partagé par « l'ensemble des contribuables de la nation et non par le petit groupe des anciens habitants des communes de banlieue ».

Même s'ils ne s'acquittent plus des impôts communaux, les lotis restent des électeurs. Ils entendent être traités comme le reste de la population, et ont même de plus grandes attentes, puisqu'ils sont souvent d'anciens Parisiens, habitués aux services publics d'une grande ville. Ils ne manquent pas de faire entendre leurs desiderata, par l'intermédiaire des associations ou syndicats de propriétaires ou bien par des pétitions. Ils sont aussi intégrés aux conseils municipaux, stratégiquement composés pour représenter les nouveaux quartiers. Et ils savent voter contre les municipalités en place. En 1935, un maire communiste est élu à Arnouville ; ce basculement s'est nourri des difficultés des malotis, mais probablement aussi du mouvement du Front Populaire, dans une commune à forte dominante ouvrière.

Les élus rêvaient « d'un essor nouveau » au début du xx<sup>e</sup> siècle, ils ont dû subir une extension de nouveaux quartiers massive et incontrôlée, du moins jusqu'à la loi de 1924, et faire face à une explosion du nombre de leurs administrés, ce au moment même où se développent de nombreux services communaux. La tâche a été d'autant plus difficile que la plupart des lotissements ont été implantés sans aucun souci d'urbanisme, tournant le dos aux bourgs pour s'arrimer à la gare, et érigeant l'établissement ferroviaire en clocher d'une nouvelle agglomération.



# La gare, un nouveau centre

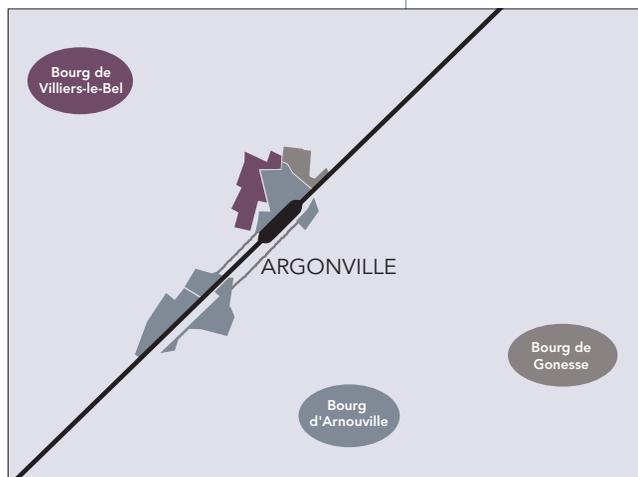
La situation de la station aux confins des territoires communaux posait déjà d'importants problèmes au XIX<sup>e</sup> siècle, privant Arnouville, Gonesse et Villiers-le-Bel d'un accès direct au chemin de fer. L'urbanisation des alentours de la gare crée des difficultés supplémentaires. Non seulement elle éclate chaque agglomération en deux parties, « le quartier-gare » et le bourg, ravalé au rang de « Vieux pays », mais elle soude aussi des portions de territoires appartenant aux trois communes. En 1911, 777 personnes vivent déjà à « Argonville », toponyme inventé par les habitants en contractant les noms des trois agglomérations pour désigner l'ensemble des lotissements implantés autour de la station, à deux ou trois kilomètres des chefs-lieux.

## Balbutiements de l'intercommunalité

**L'imbrication des territoires** communaux dans les nouveaux quartiers de la gare pose rapidement la question de l'entente entre les trois municipalités. Certaines voies sont à cheval sur deux, voire trois localités ! Appellation des rues, numérotation des maisons, frais du cantonnier, installation et entretien des réseaux... nombreux sont les dossiers nécessitant un accord. Les relations s'établissent d'abord au coup par coup, comme dans le passé.

La création d'une école à proximité de la gare offre l'occasion de renforcer les liens intercommunaux. La municipalité d'Arnouville met à l'étude en 1907 un projet pour ses seuls administrés, mais l'Inspection académique suggère plutôt que les trois communes s'entendent pour construire un groupe scolaire intercommunal. L'idée semble séduire les élus, qui constituent rapidement une Commission Intercommunale ad hoc. Commencent alors d'épineuses tractations et de longues discussions, au sein de cette nouvelle assemblée comme dans les

▼ Argonville dans les années 1910.



conseils municipaux, car les édiles d'une même commune sont loin d'être unanimes. Le choix de l'emplacement de l'école fait l'objet d'âpres débats. Les élus d'Arnouville penchent plutôt pour le sud de la ligne de chemin de fer, les municipalités de Gonesse et de Villiers-le-Bel préfèrent le nord. Dans les rangs des partisans de chacune des deux options s'affrontent diverses propositions, dictées par l'étendue des lotissements. Le mode de répartition des dépenses est un autre sujet brûlant. Les avis divergent : division par trois, critère du nombre de foyers, ou bien du nombre d'enfants scolarisés, calcul intégrant la valeur locative des maisons ou distinguant les pavillons occupés à titre permanent des maisonnettes occupées l'été... Les polémiques portent



▲ Projet d'école intercommunale de Villiers-le-Bel et Gonesse de 1911, finalement non réalisé.

aussi sur le nombre de classes à créer, les uns prônant une solution couvrant les besoins du moment, les autres défendant un projet prévoyant la poursuite du développement pavillonnaire. Plus globalement, les communes craignent de perdre la maîtrise d'une de leurs prérogatives.

Après des années de tergiversations, elles se lancent finalement seules, ouvrant chacune leur propre « école de la gare », non sans difficultés. A Arnouville, le projet est adopté en 1911, mais l'école n'ouvre qu'en 1919, dans un local initialement affecté au bureau de poste. Elle déménage en 1921 dans un baraquement acheté à grand-peine, en même temps que le terrain sur lequel il est installé, près de la passerelle de la gare ; ce n'est qu'en 1930, que les

élèves peuvent intégrer des bâtiments en dur. Villiers-le-Bel se décide en 1912, mais doit attendre 1920 pour l'ouverture d'une école provisoire, dans les locaux d'un ancien café, aux *Charmettes*. La construction de bâtiments commence en 1927, et ne s'achève qu'en 1935, car le projet a pris de l'extension pour répondre à l'incessante augmentation de la population scolaire. Quant à Gonesse, elle envoie certains élèves de son quartier-gare à l'école d'Arnouville, jusqu'à la création d'un groupe scolaire en 1932, quelques années après la création des *Marronniers*.

La création d'un bureau de poste auxiliaire près de la gare soulève aussi des velléités intercommunales. Après une démarche isolée en 1908, restée infruc-



tueuse, la commune d'Arnouville relance l'administration postale en 1911, cette fois en demandant aux communes de Villiers-le-Bel et Gonesse de participer aux frais d'installation et location. Devant le peu d'empressement de ses voisines, elle se charge seule de créer le bureau de poste. Elle continue toutefois à les solliciter pour partager les diverses dépenses exigées par le fonctionnement du service postal dans le quartier de la gare. Les deux communes y consentent avec plus ou moins de bonne volonté.

Le goût pour l'intercommunalité semble renaître en 1925. « Par suite de l'enchevêtrement des territoires de Villiers-le-Bel, Gonesse et Arnouville, ces trois communes ont des intérêts communs dans l'administration de l'agglomération

▲ L'école des Charmettes à Villiers-le-Bel, installée dans un ancien café en attendant la construction de bâtiments scolaires, années 1920.

que constituent les différents quartiers de la gare», expliquent les élus en préambule de la première réunion de la «Commission Intercommunale définitive», constituée afin «d'examiner et d'étudier, tant dans le présent que dans l'avenir toutes les questions ou améliorations concernant la dite agglomération». Plusieurs réunions sont organisées, traitant pour l'essentiel du bureau de poste et de la gare. Les réalisations peinent à suivre, et la Commission cesse ses travaux vers 1931. Les relations entre les municipalités n'en sont pas pour autant interrompues. A défaut d'avoir pu créer une structure permanente, les élus négocient avec leurs collègues dossier après dossier.

## La cohésion d'Argonville

**Les habitants du quartier-gare** vivent à l'écart des résidents des Vieux Pays. Ce ne sont pas seulement plusieurs kilomètres de champs qui les séparent, mais aussi des modes de vie très différents. Les uns sont des banlieusards, partant chaque jour à l'extérieur de la commune pour leur travail, tandis que les autres vivent encore à l'heure rurale. Les uns composent une population «venant de tous les pays», les autres représentent les «anciennes familles de la contrée». Le différentiel d'équipement entre les nouveaux lotissements et les anciens noyaux attise le clivage : les uns s'impatientent de la lenteur de la création des équipements nécessaires à leur vie quotidienne, tandis que les autres s'inquiètent de l'augmentation des impôts communaux. La loi d'exonération fiscale des lotis conforte le quant-à-soi de chacun des groupes de population.

C'est autour de la gare que se fédèrent les nouveaux habitants. Une première association se crée en 1909 sous le nom de Comité de Défense des Intérêts Locaux du Quartier de la Gare de Villiers-le-Bel, Gonesse, Arnouville, se donnant pour objectif «la défense des intérêts communs et l'amélioration du dit quartier par tous les moyens possibles». Voirie, eau, éclairage, transports, postes et télégraphes, écoles, hygiène et salubrité, police et surveillance, la liste des questions dont ce groupement entend s'occuper est conséquente, à l'image des difficultés rencontrées par les habitants.

Le Comité n'oublie pas la convivialité et organise des fêtes du quartier-gare. Ces manifestations prennent de l'ampleur, au point que la municipalité de Villiers-le-Bel rappelle à plusieurs reprises qu'il ne saurait y avoir plus d'une

fête communale. D'autres associations s'occupent de loisirs, elles aussi structurées par l'appartenance au quartier-gare : l'Argonvillaise, « chorale intercommunale », l'Union Sportive Ouvrière d'Argonville, l'Amicale Sportive Ouvrière de la Gare, la Jeunesse Sportive Ouvrière de la Gare... Des soirées récréatives sont organisées dans l'arrière-salle du café Gallemant, en face de la station, s'imposant peu à peu comme la salle des fêtes d'Argonville.

Les habitants du quartier-gare se sont aussi associés pour mieux affronter les difficultés de la Première Guerre mondiale. Ils fondent un Comité Intercommunal Pour Lutter Contre La Vie Chère, qui organise l'achat de viande, sucre, café, pétrole, essence, pommes de terre et autres denrées aux meilleurs prix, et qui s'installe dans la maisonnette autrefois utilisée pour la vente des terrains du lotissement *L'Ermitage*, près de la gare.

Certains ont même rêvé d'une autonomie administrative. « Les habitants de ces trois portions de communes ont des intérêts tout différents de ceux des administrés de leurs communes respectives et d'ailleurs les Conseils municipaux ne les

▼ Les membres du comité intercommunal contre la vie chère devant leur local, en 1919.





▲ Fête des lotissements de Villiers-le-Bel, à proximité des pavillons, 1928.

◀ Fête de la Cité-jardin Le Nord, avec notamment un « concours de voitures d'enfants, de bicyclettes et patinettes fleuries », 1936.

▲ Programme d'une manifestation à la salle du café Gallémont, face à la gare, une salle qui joue le rôle de salle des fêtes pour le quartier-gare.

connaissent et ne s'en occupent qu'au moment des élections pour leur faire des promesses sans jamais aboutir aux réalisations. Ils payent leur part de charges des vieux pays sans aucune compensation. Et ils éprouvent le besoin légitime de faire de leur charmant petit coin une cité gaie et vivante», explique un partisan de cette solution radicale dans *La Tribune de Seine-et-Oise* en 1922, « leur idée de l'avenir est évidemment à faire reconnaître officiellement Argonville comme commune, mais ils ne se dissimulent pas que les formalités administratives seront longues et que les représentants officiels des trois vieux pays intéressés y mettront la plus mauvaise volonté». Une autre option de redécoupage administratif émerge en 1926. Des habitants et commerçants d'Arnouville installés au nord de la voie ferrée demandent leur rattachement à la commune de Villiers-le-Bel. Cette requête qui vise à faire de la ligne de chemin de fer la limite communale n'a pas plus de suite que la demande d'autonomie d'Argonville.

La cohésion du quartier-gare est quelque peu entamée par l'augmentation de la population et par l'extension des lotissements, surtout du côté d'Arnou-

ville, où l'urbanisation finit par rejoindre le bourg. Demeurent une convivialité et un dynamisme nourris par le partage des difficultés de la vie quotidienne, par le brassage de personnes de multiples origines, par la nécessité de s'enraciner dans un nouveau lieu de vie.

## De la cour des voyageurs à la place de la gare

**La cour des voyageurs** tient presque du terrain vague à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et elle est desservie par des voies ressemblant à des chemins plutôt qu'à des rues. Son aménagement est sommaire, et même défectueux. « Le sol de la cour de la gare est dans un état déplorable de viabilité, surtout pendant la mauvaise saison, où le manque d'écoulement des eaux y crée de nombreuses flaques où la boue s'amasse et rend la circulation presque impossible. Les trottoirs sont simplement en terre battue et aussi mauvais que la chaussée en temps de pluie », constatent les élus de Villiers-le-Bel en 1896. Ce n'est qu'un

▼ Place de la Gare et avenue de la Gare, vers 1930.





▲ Le marché de la gare, années 1930.

espace voué au transbordement entre le chemin de fer et les services de correspondance, bordé de deux cafés-restaurants et d'un hangar à tramways, à peine éclairé la nuit. Mais lorsque s'implantent les premiers pavillons, la cour des voyageurs entame sa transformation en une place de la gare, entourée de rues de plus en plus commerçantes et pimpantes.

Suite à la réclamation de Villiers-le-Bel en 1896, la Compagnie du Nord propose de créer des trottoirs, un refuge, ainsi que des caniveaux et un puisard pour faciliter l'écoulement des eaux pluviales. Elle entend cependant partager avec les communes les frais de ces travaux qui débordent le secteur de l'emprise ferroviaire. Les municipalités se dérobaient pendant plus de dix ans, refusant de « supporter une charge aussi forte », discutant la répartition entre les trois communes, sollicitant même la participation de localités plus éloignées, tout en continuant à réclamer. Elles consentent finalement à ces « sacrifices », et les travaux peuvent être réalisés en 1908. Elles installent aussi l'éclairage public, améliorent l'état de la chaussée et des trottoirs, font des plantations d'arbres, donnant progressivement une meilleure tournure aux trois rues qui desservent la place de la Gare.

Des commerces s'y ouvrent en nombre croissant. Un marché s'y tient aussi chaque dimanche matin, à partir de 1910. Interrompu par la guerre, il renaît en 1923 et prend de l'extension, attirant des vendeurs et des clients toujours plus nombreux. L'animation du quartier continue le soir, grâce aux cafés et au cinéma. Les abords de la gare comptent aussi plusieurs kiosques à journaux, sans oublier la « bibliothèque » de la station, c'est-à-dire une librairie-presse, ouverte en 1906. A noter qu'en 1892, deux distributeurs automatiques de chocolats et de bonbons ont été placés sur les quais. Des « tableaux-annonces » sont également installés à proximité de la gare. En 1911, un élu annuvillois proteste contre la multiplication de ces « tableaux-réclames », qui

« nuisent au paysage », ses collègues lui rétorquent que « ce genre de publicité, quoique disgracieux est une source de revenus ».

Les municipalités se réjouissent évidemment de ce développement commercial, surtout celle d'Arnouville, qui perçoit une grande part des taxes et redevances, étant donné la configuration des territoires communaux. Le développement arnouillois semble comme happé par l'établissement ferroviaire. « Pour ce territoire de 280 hectares, on n'a retenu qu'un point, celui de la gare », constate un conseiller municipal en 1931. C'est à cette période que s'ébauche un semblant de centre entre la gare et le Vieux Pays, visant à rééquilibrer ce basculement. Le phénomène semble moins marqué à Villiers-le-Bel et Gonesse, mais même dans ces localités dont les anciens noyaux sont plus importants, la gare et ses abords polarisent une bonne part des attentions.

Le projet « d'embellissement de la gare » en témoigne. C'est la Commission Intercommunale créée par les trois communes en 1925 qui en est à l'origine. Pour financer ces travaux, les élus proposent de contracter un emprunt et de le rembourser par un système de surtaxes des marchandises et des voyageurs transitant par la gare de Villiers-le-Bel. Et ils voient très grand, demandant à la Compagnie du Nord d'étudier un ensemble conséquent d'améliorations : couverture du fossé longeant la cour des marchandises et élargissement du trottoir, agrandissement du hall de la station par l'avancement de la façade principale, création d'un guichet supplémentaire, construction d'un passage souterrain sous les quais. Ils vont jusqu'à projeter l'édification d'un campanile

▼ Projet de campanile pour la gare de Villiers-le-Bel, établi dans le cadre du « projet d'embellissement de la gare », finalement non réalisé.



*Nom et*  
*Souscription*  
*Emile Fricq*  
*Delhomme*  
*Reich*  
*Gustave 17*  
*Eurovent*  
*G. Lagnier*  
*Mlle Courat*  
*G. Benoit*  
*Chateau B.*  
*Coste Luc*  
*Lapierre*  
*G. Lagnier*  
*Debein av*  
*Bul Lagnier av*  
*Jean D. av*  
*Polignac R.*  
*Jainville*  
*Reich*  
*Gallanant*  
*Janciel*  
*Janciel*  
*Grumaud*  
*Soufflet*  
*Lery Ph.*  
*Lachetant*

Arnouville-lès-Gennesse  
 -----  
 Le 23 Juin 1928  
  
 P E T I T I O N  
 contre le transport et le déchargement des  
 G A D O U E S  
 -----  
 Les habitants du quartier de la Gare  
 à  
 Monsieur le Maire  
 de la Ville d'Arnouville-lès-Gennesse

avec un cadran horaire à quatre faces! Seule une petite partie des travaux est réalisée, et la station n'aura finalement pas son clocher...

Dans ce quartier devenu le plus moderne et le plus dynamique de la contrée, demeure un problème, celui des gadoues qui arrivent par wagons à la gare et que des agriculteurs ou des transporteurs viennent chercher. Elles tardent parfois à être enlevées, générant des « émanations malsaines » et des « odeurs pestilentielles », « à tel point que l'air est irrespirable dans un rayon de 500 mètres », surtout en été. En 1909, une première pétition est signée par les habitants et appuyée par les élus, suivie par bien d'autres réclamations. Même le ministre de l'Hygiène s'en mêle en 1922. Dix ans plus tôt, c'est l'administration postale qui dénonce l'insalubrité des abords de la halle aux marchandises, refusant d'y installer un bureau de poste. Suspension du transport de gadoues pendant la belle saison, création d'un lieu de déchargement éloigné des habitations, transfert du trafic des gadoues vers une autre gare, diverses solutions sont préconisées pour mettre fin à ce désagrément, mais rien n'y fait. La Compagnie ne consent pas à compliquer le service de la station, déjà bien chargé. D'autres voix font valoir que les intérêts agricoles ne sauraient être oubliés, la région de Villiers-le-Bel étant « une région de grande culture ». Le conflit perdure, révélateur des transformations d'un pays désormais tiraillé entre ruralité et urbanité.

## Epineuses liaisons entre quartiers

**Les liaisons entre les bourgs** et la gare prennent une nouvelle dimension avec la création des lotissements. L'enjeu n'est plus seulement d'assurer l'accès des habitants des villages à l'établissement ferroviaire, mais aussi de relier les différents quartiers d'agglomérations morcelées. Citons par exemple le déplacement des enfants d'Argonville pour rejoindre les écoles des bourgs, jusqu'à la création d'établissements plus proches, ou bien le transport des habitants des villages qui se rendent au marché de la gare. Les municipalités restent toutefois aussi démunies que pendant la période précédente. Lorsque la Compagnie du Nord décide en 1920 de cesser le versement de subventions pour l'ensemble des services de correspondance qu'elle soutenait jusqu'alors, c'est un coup dur supplémentaire.

Le tramway à vapeur de Villiers-le-Bel est tellement vétuste qu'il rend l'âme en 1915. La commune tente de le remplacer par des autobus, mais peine à trouver un entrepreneur en ces temps de conflit. Elle achète en 1920 plusieurs véhicules usagés et les confie successivement à trois entreprises concessionnaires, qui font faillite les unes après les autres. La Société des Transports Départementaux prend le relais en 1926 jusqu'à la mise en service d'un tramway électrique, en 1928.

Ce nouveau «chemin de fer sur route» offre l'avantage de réduire les problèmes de surcharge que connaissait l'autobus aux heures de pointe. Ce sont 800 à 900 personnes qui sont transportées quotidiennement au début des années 1930. Mais pour le reste, les difficultés perdurent : entretien du matériel et de la voirie, synchronisation avec les horaires des trains en gare de Villiers-le-Bel, déficit d'exploitation...

Gonesse n'a pas abandonné son projet de tramway et croit même toucher au but avec la demande de concession des propriétaires du tramway de



▲ Inauguration du tramway électrique de Villiers-le-Bel, 1928.

Villiers-le-Bel, en 1911. Las, c'est une nouvelle fois la déception. L'omnibus à cheval poursuit son service jusqu'à 1914. Un autobus lui succède alors, mais seulement pour quelques mois, tous les véhicules étant réquisitionnés pendant la guerre. La voiture à cheval reprend donc de l'activité jusqu'en 1920, date à laquelle la municipalité fait l'acquisition de plusieurs autobus et trouve un concessionnaire. Deux entrepreneurs se succèdent en l'espace de quelques années, un troisième frôle la faillite en 1928. De ses premiers mois de fonction-

nement jusqu'à la Seconde Guerre, le service d'autobus reste déficitaire, malgré l'augmentation des tarifs et des subventions municipales. Il ne satisfait pas non plus les usagers, qui se plaignent des interruptions de service, des retards, de l'insuffisance du nombre de rotations ou de l'inconfort des voitures.

Arnouville n'a toujours pas de transport en commun lorsqu'en 1920, un transporteur propose la création d'un service d'autobus entre la gare et la mairie; les élus ne donnent pas suite, estimant que cette ligne n'est pas viable économiquement. Ce n'est qu'en 1930 que les habitants disposent enfin d'un autobus pour se déplacer entre la station et le Vieux Pays. La municipalité souhaite ouvrir deux lignes supplémentaires en

1935, pour relier la gare et les quartiers de *L'Ermitage* et du *Cottage*, situés de part et d'autre de la voie ferrée, mais loin de la gare. Le principe de cette extension est accepté par le transporteur, qui recule finalement devant les difficultés financières, étant donné son « gros effort pour assurer la ligne mairie-gare par un autobus confortable et neuf », un véhicule acheté sous la pression des élus, craignant pour la sécurité de leurs administrés. Il jette l'éponge en 1936, un repreneur lui succède et la ligne gare-mairie reste en service, cahin-caha, jusqu'en 1937. Le constat de la municipalité est alors sans appel : « Il apparaît impossible pour le transporteur de s'en sortir, mais vu le nombre de voyageurs transportés, il est impossible de voter les 8 000 francs de subvention demandés ».

Le fonctionnement des transports en commun n'est donc guère plus satisfaisant qu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Certes, l'autobus a remplacé le cheval, le tramway électrique a pris la succession du tramway vapeur. Mais ces modernisations laissent

TRAMWAY de VILLIERS-le-BEL				AUTOBUS de GONESSE			
Départ de Villiers-le-Bel pour la Gare		Départ de la Gare pour Villiers-le-Bel		Départ de Gonesse pour la Gare		Départ de la Gare pour Gonesse	
5 37	13	5 31	13 13*	5 45	13	5 55	13 51
5 44	13 26*	5 56	13 54	6 05	15 45	6 45	16 48
6 10	14 00	6 27	15 06	6 25*	17	6 55	17 21
6 42	15 26	6 58	17 28	6 45	17 55	6 55	18 13
7 14	17 00	7 57	18 16	7 45	18 40	7 55	18 53
8 12	18 40	8 50	18 56	8 40	19 40	9 22	19 22
8 45	19 13	9 31	19 32	10 45	19 55	11 50	20 10
10 47	19 51	11 30	20 13	12 10*		12 20*	
12 10*		12 33*					
* Samedi et veilles de fêtes				* Samedi seulement			
Dimanches & Fêtes				Dimanches & Fêtes			
7 31	14 45	8	15 11	7 30	13	7 55	13 51
9	17	9 22	17 30	9	15 45	9 22	17 21
10	17 50	10 30	18 17	10 10	17 40	10 27	17 50
10 47	18 50	11 15	19 17	10 45	18 55	11 11	19 10
11 35	19 56	11 50	20 15	11 30	20	11 50	20 52
13	21 27	12 54	22 30	12 10	21 05	12 29	22 37

▲ Horaires hiver 1937-1938.

entières les difficultés à organiser un service qui réponde aux besoins de la population sans grever les budgets communaux ou ruiner les petits artisans concessionnaires. Les grosses entreprises de transport, telles que Citroën, créent à cette période de nombreuses lignes d'autobus en banlieue, mais donnent la priorité aux parcours les plus rémunérateurs, se désintéressant de la desserte des petites communes. Quant à la STCRP, ancêtre de la RATP, ses ramifications s'arrêtent aux frontières de la Seine-et-Oise.

Les habitants continuent à beaucoup marcher. Ils ont cependant à leur disposition de nouveaux modes de déplacement individuels, l'automobile, pour les plus aisés, et surtout la bicyclette. Depuis le tournant du siècle, celle-ci s'est démocratisée, au point qu'on l'appelle parfois « le cheval du pauvre ». Les habitants l'utilisent pour se déplacer dans le pays ou se rendre à la gare, la remisant dans le petit local mis à la disposition par la Compagnie du Nord ou dans un des garages à vélo créés par les cafetiers proches de la station.

▼ L'autobus de Gonesse, années 1930.

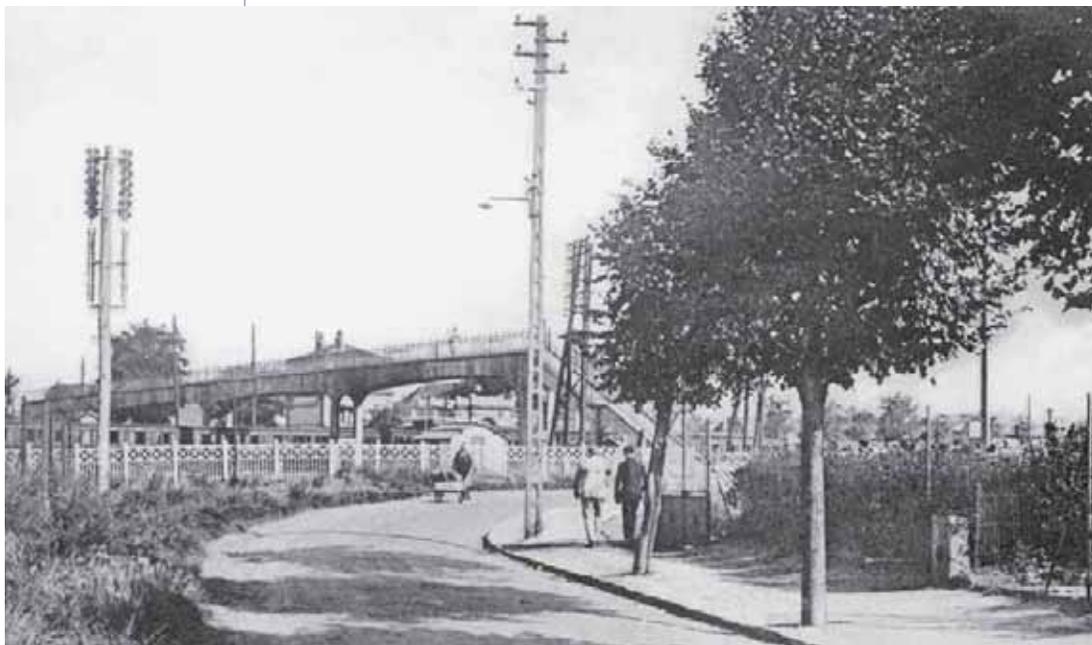


► Un habitant du lotissement  
*Les Charmettes-extension*,  
devant la gare, 1927.



▼ La passerelle au-dessus de  
la voie ferrée, désormais  
en ciment armé, vers 1930.

A bicyclette ou à pied, nombre de personnes venant d'Arnouville doivent emprunter la passerelle pour franchir les voies ferrées. Depuis la création de lotissements au nord de la ligne, cette passerelle s'est transformée en un passage très fréquenté et utilisé par bien d'autres personnes que les voyageurs de la gare. La structure en bois menaçant ruine, elle est remplacée en 1923 par une passerelle en ciment armé. En 1935, elle doit déjà être remise en état. La Compagnie effectue ces travaux à ses frais, mais demande à la municipalité de prendre en charge l'entretien courant. Les élus finissent par



accepter en 1940, après plusieurs requêtes de la Compagnie du Nord, puis de la SNCF. La circulation étrangère au chemin de fer est telle qu'il est impossible de nier le caractère public de ce passage. Ce ne sont plus des champs qui sont sectionnés par la voie ferrée, mais le tissu urbain de la commune.

## Plaidoyers pour un nouveau nom

**La commune d'Arnouville** s'est longtemps désintéressée de l'appellation de la station. Avec le développement des lotissements et des commerces autour de la gare, elle commence à se préoccuper de cette question. « La gare de Villiers-le-Bel-Gonesse est sur le territoire de la commune d'Arnouville et la population de notre localité a une importance plus grande que lors de la création de la ligne », fait remarquer la municipalité en 1903, « beaucoup de voyageurs et d'employés habitant la commune sont surpris de ne pas pouvoir prendre leurs billets pour la localité où la gare est située ». Elle souligne aussi la charge que représentent les accidents survenant à la gare ou sur la portion de ligne située sur le territoire communal, « toutes ces considérations méritent que nous ayons l'avantage d'obtenir que le nom d'Arnouville soit ajouté après celui de Villiers-le-Bel-Gonesse ».

Nombre de communes desservies par les lignes de chemin de fer font des requêtes similaires, pour la commodité des voyageurs et l'efficacité des expéditions de marchandises, mais surtout pour accroître leur prestige et leur attractivité. La Compagnie du Nord n'y consent toutefois que rarement, considérant que les changements de dénomination sont coûteux et que les billets et autres imprimés deviennent illisibles lorsque le nom de la gare s'allonge. La demande d'Arnouville est donc rejetée, mais la municipalité ne se décourage pas, renouvelant sa démarche à plusieurs reprises en produisant à chaque fois de nouveaux arguments, sans toutefois obtenir gain de cause.

En 1907, elle saisit l'opportunité des travaux de transformation du bâtiment de la gare, lors du quadruplement des voies : la partie portant les inscriptions indiquant le nom de la station devant être démolie puis reconstruite, ne serait-il pas facile d'y ajouter le nom d'Arnouville ? En 1917, elle met en avant la récente implantation d'un centre d'instruction pour le tir à Arnouville pour faire

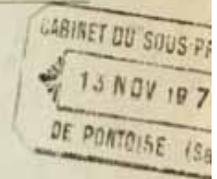
MINISTÈRE  
DES TRAVAUX PUBLICS  
& DES TRANSPORTS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction  
des Chemins de Fer

Sous - Direction  
des  
Travaux  
1er Bureau

Paris, le 4 - NOV 1917



LE MINISTRE

A Monsieur le Préfet de Seine - & - Oise .

Réseau du Nord

Ligne de Paris à  
Creil par Chantilly

Gare de Villiers-  
le-Bel-Gonesse

Demande de changement  
de dénomination

M. Marandas, Conseiller municipal d'Arnouville-lès-Gonesse, a appelé mon attention sur ce fait que le nom de la commune ne figure pas dans la désignation de la gare de Villiers-le-Bel Gonesse, située sur son territoire et qui la dessert ( ligne de Paris à Creil par Chantilly). A l'appui de sa réclamation, il a joint, notamment, copie d'une lettre par laquelle le Chef d'Escadron d'artillerie, Directeur du cours pratique de tir contre objectifs aériens nouvellement installé à proximité d'Arnouville, signale le service que rendrait cette ad-jonction à de très nombreux militaires français et étrangers, qui sont obligés de se renseigner pour savoir à quelle station descendre .

Communiqué à Monsieur  
le Sous Secrétaire d'Etat  
pour les Travaux Publics  
et les Transports  
à Versailles, le 9 Novembre 1917  
Pour le Préfet  
Le Conseiller de Préfecture délégué  
G. May

une nouvelle demande, appuyée par le chef d'escadron qui dirige l'établissement ; il en va de l'intérêt militaire. Dix ans plus tard, elle souligne la forte croissance de sa population, désormais plus importante que celle de Villiers-le-Bel et de Gonesse, ainsi que le développement urbain autour de la gare, qui « se trouve maintenant en plein centre de la commune d'Arnouville ».

Agacée par les refus successifs de la Compagnie du Nord et blessée dans son amour-propre, la commune décide alors l'acquisition de « deux grands panneaux où seront imprimés avec une flèche de direction : ici gare d'Arnouville-lès-Gonesse, les dits panneaux placés près de la gare bien en évidence ». Il semblerait qu'elle y ait finalement renoncé, car un conseiller municipal fait la même suggestion en 1931, sans convaincre ses collègues. Elle préfère demander à la Commission Intercommunale d'intégrer l'adjonction du nom d'Arnouville au projet d'embellissement de la gare, une proposition acceptée par les élus de Villiers-le-Bel et de Gonesse, mais qui n'a pas de suite, tout comme la plupart des améliorations étudiées dans le cadre de ce projet.

Petite consolation pour la municipalité, des articles dans la presse locale soutiennent sa démarche, comme en 1929 : « Il semble à beaucoup de nos concitoyens qu'en raison de l'importance chaque jour croissante du trafic intense, en voyageurs et en marchandises de notre gare, la Compagnie du chemin de fer du Nord ferait acte d'équité et de bonne justice, en réparant au plus tôt l'inexplicable oubli par elle commis il y a près de trois quarts de siècle en dénommant désormais la gare commune aux trois communes, Villiers-le-Bel-Arnouville-Gonesse ». Cette curiosité toponymique peut sembler d'autant plus paradoxale qu'Arnouville est, des trois communes, celle qui a été la plus transformée par l'arrivée du chemin de fer. Pour lui donner un sens, il faut se replonger dans l'histoire d'une gare installée au milieu des champs, finissant par faire venir jusqu'à elle un semblant de ville.



**L'histoire**  
continue...

**Cette histoire croisée** d'une gare et d'un territoire est loin d'être terminée en 1939 et s'enrichira de nouveaux chapitres après la Seconde Guerre mondiale. La seconde vague d'urbanisation, toujours polarisée par l'établissement ferroviaire, mais abandonnant le caractère brouillon du pavillonnaire pour l'urbanisme de plan et les grands ensembles. Les nouvelles étapes de modernisation du chemin de fer, avec l'électrification de la ligne, le cadencement des horaires, le lancement de la carte orange, la création du RER. La disqualification des transports en commun, avec le développement de l'automobile, la croissance des besoins de déplacements inter-banlieue et la montée des préoccupations « sécuritaires ». L'implantation d'une cinquième voie pour le TGV, augmentant l'emprise des installations ferroviaires sur le territoire. Et même, récemment, l'adjonction du nom d'Arnouville aux côtés de Villiers-le-Bel et de Gonesse sur les panneaux de la gare et les imprimés de la ligne. Ces nouvelles pages ne s'écriront pas sur un livre vierge : les grands ensembles se créeront dans les vides laissés par la vague pavillonnaire, les municipalités apprendront l'urbanisme en gérant le calamiteux héritage des lotissements, la modernisation du chemin de fer s'opérera dans la continuité des choix de la Compagnie du Nord...

L'arrivée du chemin de fer, en 1859, a changé la destinée des trois communes. Le bilan est impressionnant à la veille de la Seconde Guerre mondiale, tout particulièrement à Arnouville : le nombre de ses habitants a été multiplié par vingt, son tissu commercial s'est étoffé au point de constituer une des localités les mieux achalandées des environs, plus de la moitié de son territoire s'est urbanisé, son centre de gravité a basculé du bourg vers la station. L'ouverture de la gare n'a cependant pas été le seul facteur déterminant de ces mutations. En témoignent les trois décennies qui se sont écoulées entre la création de la ligne de chemin de fer et le début du mouvement d'urbanisation. De cette période de transition, il reste aujourd'hui quelques traces sur le territoire, comme les noms de lotissements rappelant l'industrie briquetière – il existe deux quartiers dénommés *Briqueterie*, l'un à Gonesse, l'autre à cheval sur Arnouville et Gonesse –, les rues honorant des citoyens originaires de Belgique ou les bâtiments en briques marquées à l'estampille de briqueteries locales...

### Archives

- Dossiers de la préfecture de Seine-et-Oise sur le chemin de fer, sous-série 9S, Archives départementales du Val-d'Oise (ADVO).
- Délibérations municipales de Villiers-le-Bel, Archives municipales de Villiers-le-Bel.
- Délibérations municipales de Gonesse, Archives municipales de Gonesse.
- Délibérations municipales d'Arnouville-lès-Gonesse, Mairie d'Arnouville-lès-Gonesse.
- Recensements de la population d'Arnouville-lès-Gonesse, de Gonesse et de Villiers-le-Bel, ADVO.
- *L'Echo Pontoisien*, ADVO.
- *La Tribune de Seine-et-Oise*, ADVO.
- Dossiers d'archives d'associations conservés à la Sous-préfecture de Sarcelles.

### Bibliographie

- Arnouville et son passé, *Arnouville-lès-Gonesse*, Sutton, 2001.
- Arnouville et son passé, *La Gazette d'Arnouville*, n° 8, septembre 2006.
- Baduel D., *Briqueteries et tuileries disparues du Val-d'Oise*, Syndicat d'initiative de Saint-Martin-du-Tertre, 2002.
- Bastié J., *La croissance de la banlieue parisienne*, PUF, 1964.
- Bitard A., *Principales découvertes et inventions dans les sciences, les arts et l'industrie*, Mégard, 1880.
- Blazy J.-P., Guglielmetti D., *Le Pays de France en 1900*, Vallhermeil, 1992.
- Bonnard M., « Histoire des transports publics en banlieue », *Patrimoine en Val de France* n° 3, 2005.
- Bonnard M., *Villiers-le-Bel*, Sutton, 2001.
- Canet M.-M., « Le pavillonnaire, entre rêves et nécessités », *Patrimoine en Val de France* n° 4, 2006.
- Caron F., *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du chemin de fer du Nord*, Mouton, 1973.
- Caron F., *Histoire des chemins de fer en France*. Tome I, 1740-1883, Fayard, 1997.
- Caron F., *Histoire des chemins de fer en France*. Tome II, 1883-1937, Fayard, 2005.
- Carrière B., *Les Trains de banlieue*. Tome I, de 1837 à 1938, La Vie du Rail, 1998.
- Centre de documentation d'histoire des techniques, *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, CNAM, EHESS, 1977.

- Clozier R., *La Gare du Nord*, Baillière, 1940.
- De Vincennes J., *Le bon dieu dans le bled (En Seine-et-Oise)*, Beauchesne, 1928.
- Faure A. (dir), *Les premiers banlieusards. Aux origines des banlieues de Paris (1860-1940)*, Créaphis, 1991.
- Faure A., « L'aube des transports de masse, l'exemple des « trains ouvriers » de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, avril-juin 1993.
- Fourcaut A., *La banlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Créaphis, 2000.
- Giffard P., *La Vie en chemin de fer*, Librairie illustrée, 1888.
- Guglielmetti D., *Gonesse au XX<sup>e</sup> siècle, un bourg devient une ville*, Valhermeil, 2000.
- Hovanessian M., *Les Arméniens et leurs territoires*, Autrement, 1995.
- Joanne A., *Les environs de Paris illustrés*, L. Hachette, 1856.
- Larroque D., « Transports urbains et transformations de l'espace parisien », *Région parisienne, approches d'une notion 1860-1980*, cahier n° 12 de l'IHTP.
- Maillat A.C., *Géographie, histoire de la commune d'Arnouville-lès-Gonesse*, Herbin & Bouché, 1920.
- Merlin P., *Les Transports parisiens : étude de géographie économique et sociale*, Masson, 1967.
- *Monographies des instituteurs, Arnouville-lès-Gonesse, Gonesse et Villiers-le-Bel*, 1899.
- Phlipponneau M., *La vie rurale de la banlieue parisienne*, A. Colin, 1956.
- Raison P., « Etude de la formation de quelques agglomérations de banlieue », *Bulletin de la société d'études historiques, géographiques et scientifiques de la région parisienne*, n° 24 et 25, 1933.
- Vauquesal-Papin, « 1846-1870. De Paris à Creil par le Rail », *La vie du Rail*, n° 869, 4 novembre 1962.
- Vincey P., *Les gadoues de Paris et l'agriculture du département de Seine*, de Chamerot et Renouard, 1896.
- Wagner C., *Les Petits Trains et les tramways du Val-d'Oise du XIX<sup>e</sup> siècle aux années 2000*, Valhermeil, 1994.

Collection particulière de Maurice Bonnard, sauf :

Archives départementales du Val-d'Oise : p.12 (9 S 111) , p. 16-17 (9 S 111), p.20 (9 S 24/1), p. 31 ht (2 O 7/30), p.31 bas (9 S 111), p. 45 (PER 413), p. 46 (VL8/645), p. 61 (9 S 35), p. 66 (9 S 252), p. 68 (9 S 24/3), p. 112 (9 S 35/1), p. 118 (9 S 31/3)

Archives municipales de Villiers-le-Bel : p.98

Archives nationales, site de Fontainebleau : p. 88 (19770911 art. 40)

Bibliothèque nationale de France : p.22 (IF-31-PET FOL), p.24 (V-3781), p.28 (RES VE-1427-8), p. 48 haut (ENT DO-1[WALTER]-FT6), p. 80 bas (JO-45031)

Institut géographique national : p. 82

La Vie du Rail : p. 72, p. 75, p. 76

Michel Bianchini : p. 4, p. 5

Tous droits réservés

# Remerciements

Que toutes les personnes et institutions qui ont apporté leur concours à cette étude et à cette publication soient remerciées, parmi lesquelles :

Les élèves de la classe de CM2, leur enseignante Annie Oven et Michel Bianchini, directeur de l'école Jean-Jaurès d'Arnouville-lès-Gonesse.

La bibliothèque intercommunale d'Arnouville-lès-Gonesse, notamment Violaine Hannon et Catherine Toupenet.

Les services de Val de France, les services municipaux d'Arnouville-lès-Gonesse, de Villiers-le-Bel et de Gonesse, le Bureau des Associations de la sous-préfecture de Sarcelles.

Les archives départementales du Val-d'Oise, notamment le personnel de la salle de lecture et Renée Julien Saint-Amand du service éducatif, et l'Atelier de Restitution du Patrimoine et de l'Ethnologie du Conseil général du Val-d'Oise.

Le chef de gare et le personnel de la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville.

L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, les archives de la SNCF, la Vie du Rail, notamment Christian Fonnet, le Centre des Archives Contemporaines des Archives Nationales.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France.



# Table des matières

<b>Préface</b>	3
<b>Avant-propos</b>	4
<b>L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER</b>	6
Dans l'ombre de la grande ligne vers le nord	7
Une gare pour plusieurs communes	10
Une station polyvalente	13
Des conditions de voyages difficiles	19
De la route au rail	22
<b>LA CREATION DE LIAISONS ENTRE LA GARE ET LES VILLAGES</b>	26
De nouveaux chemins	27
Un passage controversé	30
Le mal des correspondances	34
Du cheval à la vapeur	36
<b>PREMIERES TRANSFORMATIONS DU TERRITOIRE</b>	40
De nouvelles possibilités pour le monde agricole	41
Une économie du bon air en évolution	44
La relance de l'industrie briquetière	49
Des poussières d'urbanisation	53
<b>DU VOYAGEUR OCCASIONNEL AU BANLIEUSARD</b>	58
Des besoins de transport croissants	59
De l'art de réclamer	61
La tentation du tramway	64
Deux voies supplémentaires	68
La bataille des horaires	71
La conquête des cartes d'abonnement	73
Le perfectionnement du matériel	75
<b>LA CREATION DE LOTISSEMENTS</b>	78
Entre rêves et nécessités	79
Des premiers propriétaires aux mal-lotis	83
Des lotisseurs aux logiques différentes	87
L'afflux de nouveaux habitants	93
Des municipalités débordées	97
<b>LA GARE, UN NOUVEAU CENTRE</b>	102
Balbutiements de l'intercommunalité	103
La cohésion d'Argonville	106
De la cour des voyageurs à la place de la gare	109
Épineuses liaisons entre quartiers	113
Plaidoyers pour un nouveau nom	117
<b>L'HISTOIRE CONTINUE...</b>	120

Maquette et compogravure : Conseil Graphique-Editions du Valhermeil  
Illustrations : Cécile Petitet. Courriel : [petitet.cecile@neuf.fr](mailto:petitet.cecile@neuf.fr)  
Editeur : Communauté d'Agglomération Val de France

---

Achevé d'imprimer par Corlet, Imprimeur, S.A. - 14110 Condé-sur-Noireau  
N° d'Imprimeur : 112568 - Dépôt légal : mai 2008 - *Imprimé en France*

# Les Editions de la Mission Mémoires et Identités en Val de France

## Revue Patrimoine en Val de France

- N° 1 « Des acteurs des lieux des projets » (2003)
- N° 2 « Nature et ville » (2004)
- N° 3 « Mobilités » (2005)
- N° 4 « Habitat » (2006)
- N° 5 « Loisirs » (2007)

## Collection « Les publications du Patrimoine en Val de France »

- N° 1 Histoires d'ensembles (2005)
- N° 2 Associations, à vos archives! Petit guide pour la mémoire associative (2005)
- N° 3 Guide des sources pour l'étude des grands ensembles de Val de France, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel 1950-1980 (2005)
- N° 4 Répertoire localisé des références bibliographiques sur les villes d'Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel (2006)
- N° 5 Répertoire des acteurs et des ressources Mémoires, Identités et Patrimoine dans les communes de Val de France (2006)
- N° 6 Les Carreaux 1955-1963. Naissance d'un grand ensemble en banlieue parisienne (2006)
- N° 7 Couleur mosaïque. DVD (2006)
- N° 8 Un siècle de vie associative à Garges-lès-Gonesse (2007)
- N° 9 Catalogue de ressources documentaires sur le grand ensemble de Sarcelles 1954-1976 (2007)
- N° 10 Textes et images du grand ensemble de Sarcelles 1954-1976 (2007)
- N° 11 La gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville et son territoire 1859-1939 (2008)



Communauté d'agglomération Val de France  
1 Bd Carnot 95400 Villiers-le-Bel  
[www.agglo-valdefrance.fr](http://www.agglo-valdefrance.fr)