

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER

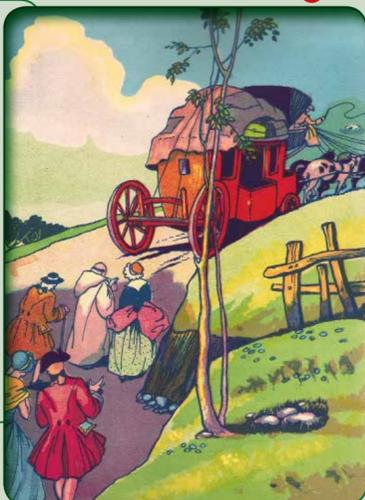


Panneau
1

DIFFICULTÉS DES DÉPLACEMENTS D'ANTAN

Des voyages interminables et éreintants

Difficile d'imaginer la durée des déplacements de nos ancêtres, un seul exemple : le départ de France après sa libération, de Marie-Thérèse, dite Madame Royale, fille de Louis XVI et Marie-Antoinette. Débutant à Paris le 18 décembre 1795, il s'achève seulement en Alsace le 24 décembre, soit 6 jours plus tard ! Bien que consciencieusement organisé par le Suciéen Pierre de Bénézech, ministre de l'intérieur et propriétaire du Petit Val, ce parcours donna lieu à difficultés et notamment par trois fois le cheminement de la berline fut retardé faute de chevaux frais aux relais de poste. Ajoutons à ces délais prolongés, l'extrême fatigue des voyageurs due au mauvais état des routes et à l'inconfort des voitures.



À CHEVAL OU EN ATTELAGE

Des voyages sous contrôle

À la fin de l'Ancien Régime et au XIX^e siècle on ne pouvait se déplacer librement sur le territoire français. Chaque voyageur devait détenir un passeport, quelle que soit la catégorie sociale à laquelle il appartenait et le produire sur demande aux autorités civiles ou militaires. Ces documents étaient délivrés officiellement sur les lieux de départ.

Ils mentionnaient le nom, la profession, l'adresse, le signalement du titulaire aussi, bien sûr, la destination du parcours. Louis XVI en fuite dut présenter des passeports falsifiés à Varennes, ce qui n'empêcha en rien l'arrestation de la famille royale. Les archives municipales de Sucy conservent plusieurs passeports des propriétaires de nos châteaux et de membres de leur personnel.



Des voyages risqués

Même en dehors des périodes troublées, les routes du royaume de France n'étaient pas toujours sûres, tant pour les cavaliers que pour les équipages. Rappelons un peu plus tard la célèbre et controversée attaque du courrier de Lyon qui eut lieu à Lieusaint-en-Brie le 27 avril 1796 (sur l'actuelle nationale 6). Les assassins avaient déjeuné dans une auberge de Montgeron donc à 7 km de Sucy-en-Brie.



JADIS, LE CAVALIER ET SA MONTURE

Les chevaux de selle



Au Moyen Âge les chevaux de selle utilisés pour les déplacements devenaient un redoutable atout en cas de mauvaises rencontres. Ils participaient, bien sûr, aux travaux guerriers. Le destrier, résistant et aguerri, était le cheval du combattant. Sur les routes on le ménageait et il était mené « de main droite » par l'écuier. Le cheval de marche était « le roussin », animal entier et rustique qui portait aussi les charges. La monture de parade était le « palefroi » fin et racé que montaient aussi les dames. Celles-ci pouvaient également chevaucher des « haquenées », souvent de douces juments dressées à adopter l'allure d'amble qui leur faisait lever ensemble les deux jambes de même côté (comme les chameaux ou les girafes).

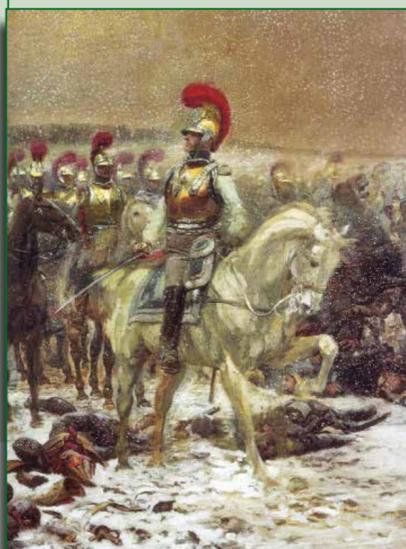
Dans l'escalier de la tribune de l'église il est mentionné sur une plaque datée de 1632 que le

Suciéen Gabriel Tourneur était « maréchal des logis de la petite écurie du roi et ambleur de ses Haquenéz ».

Au XVIII^e siècle les chevaux de monte les plus utilisés étaient l'Auvergnat, l'Angevin, le Limousin et le pur-sang normand.

La cavalerie militaire

Les conflits n'étaient pas seulement meurtriers pour l'homme, les chevaux furent aussi les innombrables victimes des affrontements guerriers. Durant une bataille ils étaient le moyen le plus rapide de déplacement. Ils constituaient aussi une force de choc qui désintégrait les rangs de l'infanterie. Napoléon sut en user avec succès grâce à des centaures comme Ney ou Murat.



Jadis, nombre de jeunes Suciéens, de toutes origines, savaient chevaucher et plusieurs servirent dans la cavalerie. Sous Louis XIV, Jean de la Guette, époux de Catherine, possédait une compagnie de chevaux légers. Au siècle suivant Jean-Baptiste Lalive de Sucy était maître de camp de cavalerie, lieutenant de grenadiers à cheval et auteur d'un manuel de cavalerie (1752). Au XIX^e siècle on distinguait la cavalerie légère (chevaux légers, chasseurs, hussards), la cavalerie de ligne (dragons), la cavalerie lourde (carabiniers, cuirassiers). En 1914 la France aligna 80 régiments de cavalerie, la guerre des tranchées prouva l'archaïsme de ces unités ! Le deuxième conflit mondial mit un point final à l'utilisation guerrière de « la plus noble conquête de l'homme ».

Déplacements et voyages à cheval



Avant nos modes de locomotion utilisateurs d'énergie, le cheval était la seule aide sur laquelle l'homme pouvait compter pour voyager. On se rendait facilement en chevauchant de Paris à Sucy et vice-versa, notamment pour joindre la capitale aux châteaux suciéens. Par contre les longs trajets exigeaient des cavaliers très expérimentés. Telle était la Suciéenne Catherine de la Guette qui, sur ordre d'Anne d'Autriche se rendit à Bordeaux pour ramener son mari frondeur et plusieurs de ses proches : une balade équestre de quelques 800 km, ou plutôt 200 lieues ! Le début du parcours fut facile car Catherine, accompagnée d'une escorte, put utiliser un carrosse jusqu'à Poitiers. La voiture ne pouvait aller plus loin et les voyageurs durent monter de piètres chevaux de louage. Passant par Angoulême, Périgueux, Bergerac, Libourne et traversant deux armées opposées, ils parvinrent enfin à Bordeaux.

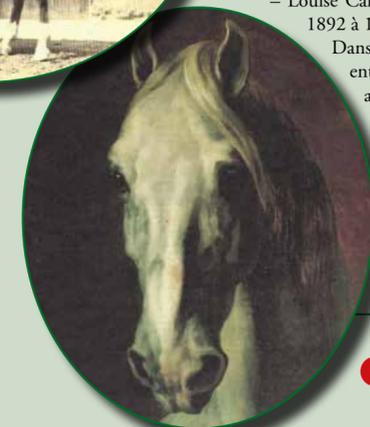
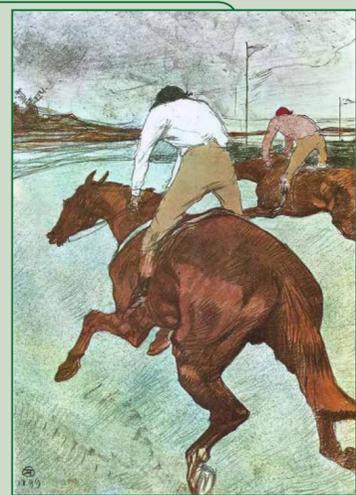
Les sports équestres

La situation de Sucy à l'orée de la forêt Notre-Dame facilitait la pratique de l'art cynégétique réservé cependant durant l'Ancien Régime aux propriétaires des grandes demeures de notre ville. La vénérie y était-elle exercée ? Nous l'ignorons mais c'était le cas à Grosbois. Par contre le dressage sur la montre, les sauts d'obstacles et les galopades dans les proches allées cavalières étaient de mise. Évoquons maintenant deux ladies anglaises, propriétaires du château de Sucy, qui s'intéressaient beaucoup aux chevaux.

– Louise Caroline Brudnell Bruce Meux (châtelaine de 1892 à 1894).

Dans la grande tombe à croix celtique où elle est enterrée à Sucy, elle a tenu à ce qu'on déposât auprès d'elle un bronze représentant le cheval qu'elle affectionnait.

– Quant à sa bru Valérie Bruce Meux (châtelaine de 1900 à 1910) ce fut une des premières femmes à posséder une écurie de courses dont le crack Nolodyoski remporta le derby en 1901 et fut second à Saint-Léger. L'équitation est toujours pratiquée à l'ombre de nos frondaisons.



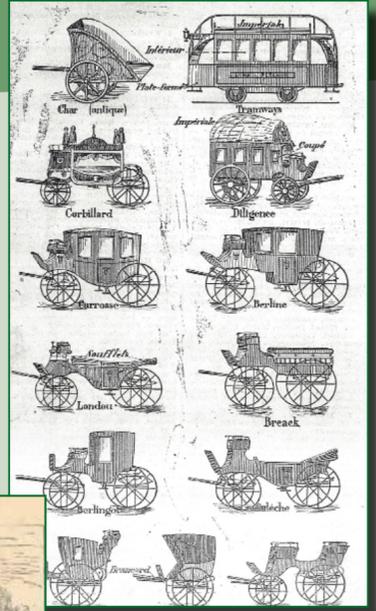
1 - Dans sa célèbre fable « le Coche et la Mouche », La Fontaine n'exagère en rien les difficultés éprouvées pour circuler. Sur une supplique les habitants de Coulommiers constatent que le chemin de Paris est tellement boueux que « les voitures entrent jusqu'aux essieux et les chevaux jusqu'au ventre, il faut les sortir à l'aide de cordes et de véris ». (1768). 2 - Encore La Fontaine évoquant un « Charretier embourbé », (dessin de Gustave Doré-1832/1883). 3 - « L'Attaque de la Diligence » de Jacques Callot (1592-1635) le commentaire stigmatise les « infâmes voleurs » possédés d'une cruelle envie d'oster aux voyageurs et les biens et la vie ». 4 - Passeport du Comte César Ginoux de Fermon (co-châtelain du château de Sucy-1872/1877). 5 - « Tête de Cheval blanc » toile de Théodore Géricault (1791/1824) qui mourut suite à une chute de cheval. 6 - Madame de Saint-Balmont, ici représentée, à laquelle on comparait la Suciéenne Catherine de la Guette également d'une grande bravoure et écuyère accomplie. Catherine de la Guette précise qu'elle « chevauchait en homme sautant légèrement en selle, jambes de ça, jambes de là, n'ayant jamais été à cheval autrement ». 7 - Ludovic Halévy à cheval près de la Haute Maison (entre 1893 et 1908) - (photo Halévy vers 1900). 8 - Tableau d'Édouard Detaille (1848/1912) évoquant la charge des carabiniers (cavalerie lourde) à Winkowo. 9 - « Chasse dans la Forêt de Fontainebleau » par Jean-Baptiste Oudry (1686-1755). 10 - « Jockey » par Henri de Toulouse-Lautrec (1864/1901). C'est après deux chutes successives de cheval qu'il interrompit sa croissance et demeura estropié.

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
2



SE DÉPLACER EN ÉQUIPAGE

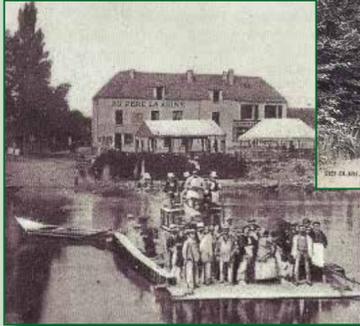
À CHEVAL OU EN ATTELAGE

Véhicules adaptés aux déplacements locaux.

A Sucs, ils appartenaient presque tous à des particuliers, riches propriétaires ou simples ruraux, et répondaient à des besoins spécifiques : liaisons avec la capitale, promenades, approvisionnement.

Pour les nantis, ils répondaient aussi à un besoin de paraître et s'inspiraient souvent des critères de mode internationaux.

Le carrosse, ainsi que la beaucoup plus modeste carriole étaient d'origine italienne, la berline et le landau portaient les noms de deux villes allemandes où elles furent d'abord construites ; les dénominations break,



tilbury, cab et cabriolet attestent de leur création anglaise.



Véhicules destinés aux longs parcours

L'élite fortunée utilisait pour les trajets distants ses propres carrosses. On pouvait aussi louer de lourdes berlines dont la suspension était assurée par des lanières en cuir.

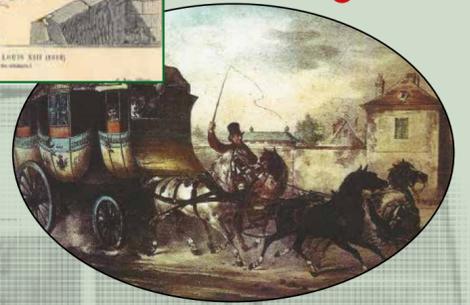
Le voyageur plus modeste avait recours aux coches publiques dont la gestion était assurée par des concessionnaires avant qu'au XVIIe siècle ne soit créée une administration d'État dite

« des diligences, carrosses et messageries », car elle assurait aussi le service de la poste.

Au XIXe siècle, les voitures gagnèrent en légèreté, commodité, suspension, régularité notamment pour assurer les relais de chevaux frais aux étapes. De nouveaux véhicules sont utilisés telles la malle-poste et la très rapide chaise de poste.



Quant à l'élégante calèche, son origine était tchèque. Comptenu du nombre de grandes demeures implantées dans notre ville, on y trouvait toutes sortes de véhicules sans oublier à la fin du XIXe siècle, la voiture de Sucs conduite par Aubergier et qui transportait des voyageurs sur de courtes distances.



UN CAS PARTICULIER : PARCOURIR PARIS AUTREFOIS



A Paris : du carrosse de Pascal aux omnibus

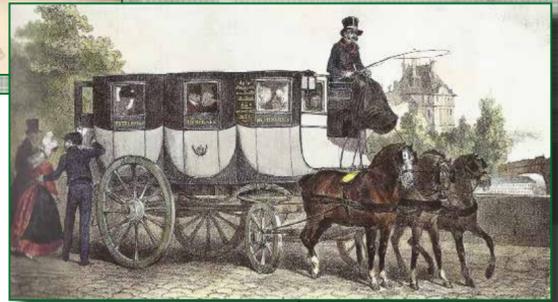
Sucs n'est qu'à une vingtaine de kilomètres du centre de Paris. Les propriétaires de châteaux disposaient d'hôtels particuliers dans la capitale. Ils devaient donc traverser une partie de la ville, le plus souvent avec leurs propres voitures.

Mais d'autres Sucsiciens plus modestes se déplaçaient dans Paris pour vaquer à leurs affaires en utilisant des transports urbains. Dès 1623 on pouvait louer les premiers fiacres.

Saluons ensuite l'initiative de Blaise Pascal, écrivain et savant qui, en 1662, a créé les carrosses à 5 sols transportant 8 voyageurs sur des itinéraires fixes à un prix accessible. Initiative malheureusement sans lendemain.

Toujours sous l'Ancien Régime, César Ginoux, propriétaire du château de Sucs de 1780 à 1838, investit dans « la Compagnie des voitures de la Cour » avec privilège royal d'exploitation. Il devait ensuite devenir co-associé de la poste aux chevaux de Paris. En 1828 apparition des omnibus parisiens suivant des itinéraires fixes et comportant 3 compartiments. Les chevaux au trot atteignaient 8 kilomètres par heure ! Le coût uniforme du transport était de 25 centimes. Pas d'impériale ni pour les voyageurs, ni pour les bagages.

On comptait une dizaine de compagnies d'omnibus, regroupées en 1855 dans « l'Entreprise Générale des Omnibus », sorte de monopole. Chaque voiture accueillait entre 12 et 24 voyageurs. On dénombrait 569 voitures et 3285 chevaux !



En 1879, création d'une impériale sur chaque omnibus pour accueillir les voyageurs. Certains desservent aussi la proche banlieue.



Un nouveau moyen de transport révolutionnaire vit le jour en 1872 : les tramways à chevaux. Ils sont évoqués sur un panneau de cette exposition avec les autres types de tramways à traction mécanique.



1 - Différents types de véhicules attelés et utilisés à la fin du XIXe siècle (dictionnaire d'Elie Blanc - 1855). 2 - Le bac assurait la liaison entre la Varenne et Chennevières en 1864. A son bord, la voiture de Sucs qui appartenait aux Messageries et Accessoires de Banlieues. Elle partait du 10 boulevard Beaumarchais à Paris avec pour terminus Sucs. Cette liaison a cessé après l'ouverture de la ligne de la Bastille. 3 - Charrette rustique à deux roues. Adrien Camot et ses deux fils en promenade à Sucs, dans la forêt Notre-Dame. 4 - Carriole couverte de Ruffin permettant aux voyageurs de monter depuis la gare jusqu'en haut de Sucs. (1910). Une voiture plus spacieuse appartenant à Aubergier assurait des déplacements autour de notre ville. 5 - Place de la gare de Sucs à la fin du XIXe siècle. La très élégante calèche des Halévy conduite par François, attend des invités. Charles-Frédéric Moulton (propriétaire du Petit-Val de 1841 à 1888) possédait une calèche dite « de Cendrillon » suspendue sur 8 ressorts. Elle était capitonnée de satin blanc et entièrement entourée de glaces. (Photo Halévy vers 1900).

6 - Un coche sous Louis XIII (1610), lourde voiture qui nécessitait 6 chevaux et 2 postillons. Elle fut allégée par la suite (Cabinet des estampes). 7 - Diligence de Paris à Meaux en 1824. Elle est divisée en 3 compartiments. Les bagages et certains voyageurs sont placés sur le toit. 8 - Malle-poste provinciale (Cévennes). Les compartiments ont disparu. La grande bâche sur le toit recouvre de nombreuses marchandises à livrer. (Début XXe siècle). 9 - Les déplacements équiens n'avaient rien de plaisant dans Paris. Les fers des chevaux et les bandages métalliques des roues faisaient un bruit infernal sur les pavés. Les accidents étaient nombreux. Les déjections des chevaux empestaient l'air. Dès le XVIIe Boileau a fort bien décrit ce contexte dans « les Embarras de Paris ». 10 - Le fameux carrosse à 5 sols, créé par Blaise Pascal. C'est le premier transport en ligne organisé dans la capitale (1662). 11 - Le célèbre fiacre qui « allait trotinant » suivant la chanson d'Yvette Guilbert (1891). Les premiers avaient été utilisés en 1623. Ce sont les ancêtres de nos actuels taxis. 12 - Les plus anciens omnibus parisiens créés en 1828. Ils desservaient des lignes fixes. Comme les diligences, ils sont divisés en 3 compartiments. Le receveur fait monter les voyageurs par l'arrière. La voiture ne comporte pas d'impériale. 13 - « Omnibus de pavé » à 3 chevaux. 1895. Il est à impériale, on y accède par un escalier situé à l'arrière. C'est le très connu Madeleine-Bastille qui desservait les grands Boulevards. Pour les Sucsiciens arrivant en gare de la Bastille, c'était le moyen de transport idéal pour traverser la capitale !

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
3

ÉQUIPAGES EN FÊTE À SUCY ET AUX ENVIRONS

Autrefois toutes les réjouissances locales requéraient la participation de véhicules hippomobiles. C'était le cas pour la fête des fleurs à la gare avant 1914, la traditionnelle foire franche et la kermesse paroissiale. Les Sucyciens se rendaient également en équipage à la très fréquentée foire de Montéty entre Ozoir et Lésigny.



À CHEVAL OU EN ATTELAGE



TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE CHARGES

Grâce aux chevaux on pouvait assurer le déplacement de charges diverses dans notre ville et à proximité.

Lorsque celles-ci étaient légères, on utilisait des carrioles ou charrettes. C'était le cas des laitiers – nourrisseurs livrant le lait à domicile deux fois par jour, de certains épiciers, du brocanteur Rivet (achetant peaux de lapins et métaux) même après la deuxième guerre mondiale. D'autres, au contraire, devaient transporter des marchandises pesantes : bois, charbon, graines et nourriture pour animaux comme Lebove ou Descault, matériaux ou meubles comme Henri Auberger. Ils disposaient de plateaux, éfourceaux, haquets...

Enfin les nombreux fermiers de Sucy voiturant récoltes, betteraves, fromages moissons, employaient tombereaux, bagnots, chars, gerbières à ridelles et à cornes.

Pour tracter les lourdes charges on attelait aux véhicules des chevaux de trait (auxois, flamands, traits du nord, cobs normands, postiers bretons) ou de gros trait (bourbonnais, percherons, comtois, lorrains, tarbais).



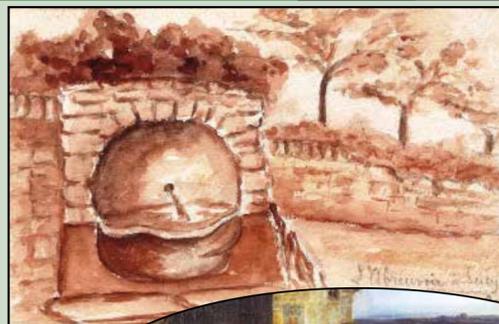
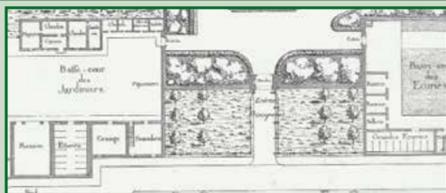
LES ÉQUIPEMENTS ÉQUINS

Qu'il s'agisse de chevaux de selle, d'équipage ou de trait, l'utilisation de montures supposait que l'on possédât les équipements requis pour les accueillir.

Tout d'abord, les indispensables écuries modestement familiales ou annexées aux châteaux de notre ville. Même en 1913 des hôtels restaurants Sucyciens tels « A la chaumière » ou « Naylies » précisaient qu'ils disposaient d'écuries et de remises à voitures, destinées à leur clientèle.

Il fallait aussi être équipé d'auges et d'un abreuvoir communal afin que les bêtes puissent y baigner leurs jambes pour les délasser après le travail.

On trouvait aussi à proximité des châteaux (Grand Val, Grosbois) des tournebrides destinés à accueillir domestiques, chevaux et voitures des invités. Mais sur les routes les aménagements essentiels étaient, bien sûr, les relais de poste sans lesquels aucun long voyage n'eut été possible...



1 - Equipage décoré durant la fête des fleurs en 1909 à la gare de Sucy. 2 - Char défilant place de l'église à Sucy durant la foire franche (entre-deux-guerres). 3 - Toujours place de l'église à Sucy, véhicule hippomobile publicitaire (entre-deux-guerres). 4 - La foire de Montéty était l'une des plus importantes d'Ile-de-France. Sa proximité amenait beaucoup de Sucyciens à s'y rendre, notamment en carriole. Au premier plan de ce cliché, une gerbière (photo Halévy vers 1900). 5 - La laiterie de Petit-Val et la ferme Coquet effectuaient leurs livraisons de lait fraîchement trait aux domiciles de leurs clients. 6 - L'alléchante vitrine de l'épicerie Quinot à la gare de Sucy qui livrait ses marchandises à sa clientèle en carriole. 7 - Les trois chevaux du charbonnier Camille Blin, rue Ludovic Halévy, prêt à effectuer leurs livraisons. Au centre, Rosalie Blin, épouse de Camille et à droite leur fils Pierre. Les chevaux portent des cache-oreilles et des épissières frontales, servant à les protéger des insectes. 8 - Les chevaux du fermier sucycien Arsène Coat. Le très sociable cheval Gaby est encore jeune. 9 - Les écuries du château de Sucy en 1925. Les grandes écuries destinées aux chevaux de monte et d'équipages, sont à droite. Dans les écuries du château du Petit-Val, Charles Frédéric Moulton (châtelain de 1841 à 1888), disposait de 11 chevaux, 14 voitures et 3 cochers ! 10 - La « maison du cheval », commun du château de la Haute Maison. On imagine quelle était sa destination... 11 - Râtelier à foin d'origine dans le musée de Sucy (actuel musée). Sur le mur du fond, des harnais. 12 - Remises à voitures du château Montaleau (dans un commun qui a été détruit). 13 - L'abreuvoir de la ferme de Pacy où les animaux venaient boire et se « défatiguer » les jambes. Les charretiers faisaient boire leurs chevaux avant de les « avoiner » pour leur épargner des coliques. (Dessin J-Turpin - 1932). 14 - Le tournebride du château du Grand-Val (actuel centre culturel de Sucy). On y accueillait les équipages et la domesticité des nombreux invités, surtout au XVIIIe siècle. 15 - Les relais de poste – Sur les grandes routes on se rendait en diligence ou en malle-poste d'un relais à l'autre. Ils étaient distants de 15 à 20 kilomètres. Dans les environs de Sucy sur la route Royale de Troyes, future RN19, ils étaient situés à Grosbois, Brie-Comte-Robert, Guignes, Nangis et sur la future RN4 à Champigny, Ozoir-la-Ferrière, Fontenay-Trésigny (carte itinéraire Logerot, 1850). Le responsable du relais était le maître de poste. Un postillon, attaché au relais, prenait la charge de la voiture avec des chevaux frais et les conduisait au relais suivant où on les remplaçait. Il revenait alors au relais précédent avec ses chevaux « haut le pied » (non attelés à un véhicule).

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
4

QUELQUES HOMMES DE CHEVAL

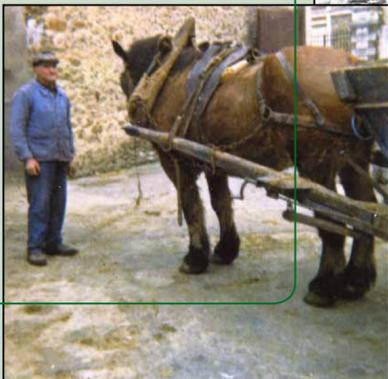
Hormis les métiers toujours exercés aujourd'hui grâce aux sports équestres et à l'hippisme, plusieurs emplois liés au cheval ont pratiquement disparu.

Les cochers conduisaient les équipages des particuliers ou les voitures d'usage public. On utilisait aussi le terme de postillon, souvent réservé à l'employé qui montait un cheval de tête, dit le « malier ».

Les palefreniers (de palefroi) étaient en charge des chevaux d'un château, d'une demeure bourgeoise, d'une auberge. Ils étaient secondés par les garçons d'écurie.

Les charretiers étaient souvent des ouvriers agricoles qui avaient la charge de leurs chevaux, les conduisaient et en prenaient soin. Une grosse ferme comptait jusqu'à 4 charretiers.

Point commun à ces différentes professions, les hommes qui partageaient la vie de leurs bêtes y étaient souvent effectivement très attachés. Ils les abreuvaient, nourrissaient, bouchonnaient, étrillaient. D'autre part, les chevaux représentaient un capital à préserver. En 1827 on dénombrait 132 chevaux à Sucy.



3



1



2



4



5

ARTISANS DU MONDE ÉQUIN

L'environnement villageois comptait un certain nombre d'artisans professionnels sans lesquels l'utilisation du cheval eut été compromise.

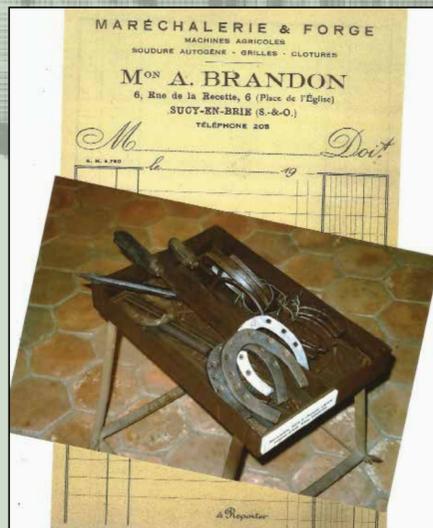
Le premier était le maréchal-ferrant chargé du ferrage des équidés et des boeufs, ainsi que de certains soins médicaux. Le second, le bourrelier qui fabriquait colliers et harnais en fonction de la morphologie des animaux et de l'usage prévu. Le troisième, le charron qui construisait et réparait les véhicules tractés par les animaux ; l'élément le plus complexe étant la fabrication des roues. Sucy était bien pourvu de ces trois corps de métier.



10



8



6



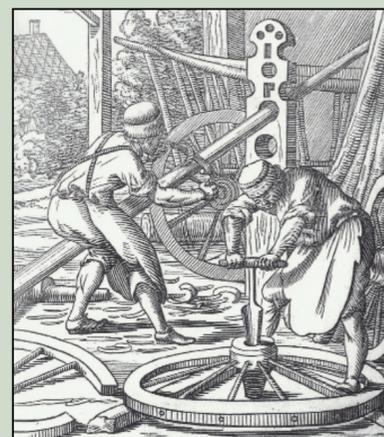
9



11



13



12

1 - Cocher parisien arrosant ses chevaux avec des seaux d'eau durant une journée de forte chaleur (avant 1913). 2 - François était à la fois cocher et palefrenier de Ludovic Halévy. Il semble bien s'entendre avec le superbe Tom (photo Halévy vers 1900). 3 - Joseph fut le charretier de la ferme Coat durant 25 ans. Gaby fut son compagnon de travail durant presque tout ce temps (1965). 4 - Sur fond de clocher sucycien, Joseph à vélo emmène Gaby au pré. La longe suffit, la bête docile ne fera pas d'écart (1972). 5 - Le maréchal ferrant chaussait ses clients sur mesure : chevaux, ânes et boeufs. Sucy en a compté deux : Cabarrat (10 rue du Moutier) et Brandon (place de l'église). Sur cette photo exceptionnelle Maxime Brandon (debout au centre) et son fils et successeur André (à l'extrême gauche) (prêt de Pierre Brandon). 6 - Rabet de maréchal-ferrant servant à diminuer l'épaisseur de la corne. 7 - Pierre Brandon, fils d'André Brandon, a fait don des outils de la forge maréchalerie au musée de Sucy. Il nous a également signalé que le cheval du ferrailleur Rivet venait tout seul se faire ferrer ! 8 - Les bourreliers fabriquaient les colliers et les harnais équipant les bêtes, certains étaient aussi selliers. Ils travaillaient avec dextérité le cuir, la toile, le crin, le filasse, le chanvre et le bois. Le bourrelier de Sucy était Lebrun, établi 15 rue du Moutier. 9 - Élégant collier destiné à un cheval d'attelage de taille moyenne (Musée de Sucy). 10 - Imposant collier pour cheval de trait. Il devait éviter de blesser l'animal quand celui-ci effectuait de fortes tractions (Musée de Sucy). 11 - Moyeu d'une roue de gerbière. On fabriquait souvent les moyeux en bois d'orme tortillard (Musée de Sucy). 12 - Le charron fabriquait toutes sortes de véhicules tirés par les chevaux. Deux charrons travaillaient à Sucy : Grenier (rue de Boissy) et Tournon frères (rue de Brevannes). Le moment crucial était l'embattage qui consistait à encercler la roue d'un bandage de fer chauffé au rouge. 13 - Cric de Charron destiné à soulever les voitures hippomobiles (Musée de Sucy).

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
5

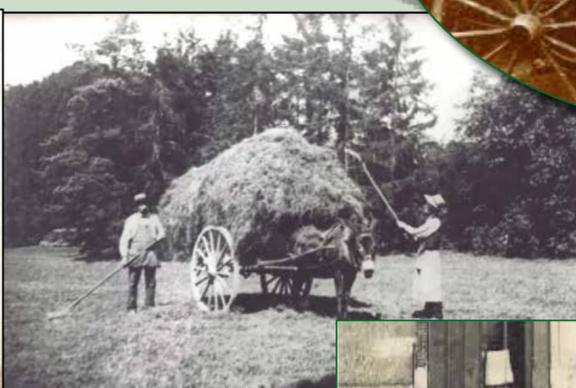
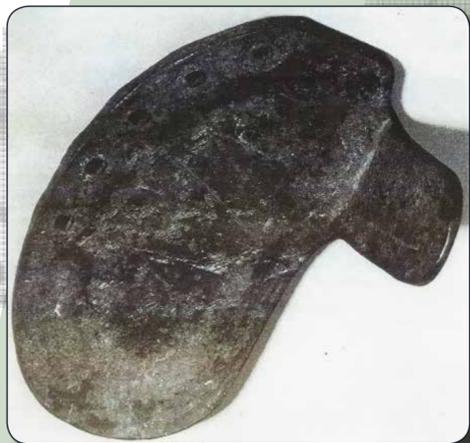
À CHEVAL OU EN ATTELAGE

AUTRES ANIMAUX D'ATTELAGE

Outre le traditionnel cheval, divers animaux furent attelés à des véhicules en fonction de leur taille, de leur force et des services qu'ils pouvaient rendre. Les plus connus étaient, bien sûr, les bœufs robustes et souvent représentés sur les toiles de Troyon et de Rosa Bonheur.

D'autres sont représentés sur plusieurs photos et cartes sucyciennes. Il s'agit d'ânes ou mulets qui transportaient personnes et charges.

Enfin, sur un plan nettement plus folklorique il existait aussi des voiturettes tirées par des chiens et des chèvres !



1 - Joseph Bernard (Châtelain du Petit-Val de 1814 à 1830) avait remplacé les chevaux par des bœufs lorsqu'il avait créé une manufacture de sucre de betteraves à Sucy (70 hectares). Utiliser des bœufs revenait moins cher à l'achat et à l'entretien. Les bœufs étaient très forts et dociles mais beaucoup plus lents. Sucy comptait 40 bœufs en 1827. 2 - Jugs destinés à une paire de bœufs : un coussin de cuir tressé placé dessous permettait d'éviter les blessures. On les adaptait à la nuque des bêtes et les fixait par des lanières à la base des cornes (Musée de Sucy). 3 - Autre moisson sucycienne. Une Gerbière est tirée par des bœufs tandis que Cocotte, le poney de l'hôtelier Georges Delgorgue, est aux premières loges. 4 - Le fer à bœuf était placé entre les deux doigts du sabot et protégeait la partie extérieure. 5 - Beaucoup d'ânes ont parcouru Sucy. Celui-ci appartenait à Ludovic Halévy que l'on voit ici accompagné de Madeleine Bizet, bru du compositeur de Carmen (Photo Halévy vers 1900). 6 - Cadichon, l'âne du Petit-Val en compagnie des jardiniers du parc. Il est conduit par Alphonse Kalk, à ses côtés le jeune Aloyse Faulhaber. Tous deux étaient d'origine alsacienne (Prêt de Christiane Pillet). 7 - L'âne de la ferme Charpentière (rue Ludovic Halévy) et ses propriétaires. Victor Lecourt conduit la charrette, sur la même banquette le jeune Lucien Balard et sa mère Lucie (prêt de Michel Balard). 8 - Fenaïson dans la prairie de Haute Maison (Photo Halévy, vers 1900). 9 - A Sucy, les facteurs n'étaient pas véhiculés par des chiens ! Un habitant de Bonneuil utilisant ce mode de locomotion se rendait parfois à Sucy. Cette pratique fut interdite en 1936. 10 - Scène savoureuse mais plutôt que de livrer le lait, ce brave toutou préférerait ronger un os à la cuisine. 11 - Cette photo représentant un attelage tiré par un bouc est exceptionnelle. A Sucy, Madame Julia Mary montait avec une petite carriole et sa chèvre depuis la rue de Vesvres jusqu'à son jardin situé en haut de la rue Lacarrière (renseignement communiqué par Claudette Mary)

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
6

LES MATÉRIELS ROULANTS

LIGNE DE PARIS-BASTILLE MATÉRIELS ET EXPLOITATION



Les locomotives

La caractéristique principale de la ligne Paris Bastille est de n'avoir utilisé, pendant toute sa vie, longue de 110 ans, que la traction à vapeur. Avec une difficulté, celle de devoir choisir des modèles de locomotives suffisamment puissantes pour faire prendre rapidement au train sa vitesse car la distance entre chaque gare était courte.

Plusieurs types se succédèrent donc :

- de 1859 à 1869 : modèle 120 (1 roue libre, 2 roues motrices, pas de roue arrière) à tender séparé. A cette époque la ligne s'arrête à La Varenne.
- de 1869 à 1881 : modèle 120 T à tender intégré, période qui voit le prolongement de la ligne jusqu'à Sucy (1872), puis Brie-Comte- Robert (1875).
- de 1881 à 1925 : modèle 030 T (pas de roue avant, 3 roues motrices, pas de roue arrière), plus puissantes pour répondre à l'allongement des trains de plus en plus fréquentés, conséquence de l'urbanisation progressive de la banlieue sud-est.
- de 1925 à 1962 : modèle 131 T (1 roue avant, 3 roues motrices, 1 roue arrière, tender intégré) mieux adapté aux trains de banlieue parfois surchargés et qui s'arrêtent souvent.
- De 1962 à 1969, le modèle 141 T remplace le 131 T assurant une meilleure adhérence lorsque le train doit rouler peu chargé en voyageurs.

Les voitures

C'est ainsi que l'on nomme les « wagons » de voyageurs.

Elles vont, également, suivre l'augmentation du nombre des voyageurs mais aussi les impératifs de sécurité.

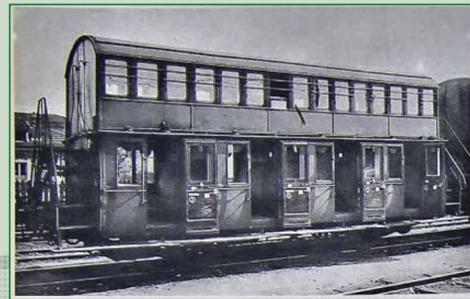
- A l'origine, les voitures étaient dites « à impériale » ouvertes, c'est-à-dire que l'étage était sans protection haute, d'où un risque de chute ou de blessure sous les ponts.

- A partir de 1881 les voitures à impériales sont munies d'un plafond et de barreaudage latéral. Très vite les voyageurs, se sentant en cage, les baptisent « Bidel » du nom d'un dresseur de fauves célèbre de l'époque.

Elles resteront en service jusqu'en 1946, date à laquelle elles sont remplacées par des voitures à bogies.

- celles-ci étaient des voitures allemandes, prises de guerre. Leurs trains furent de ce fait baptisés « train de Berlin ».

- A partir de 1962 apparut un nouveau modèle à bogies également, qui resta en service jusqu'à la fin en 1969. Chaque train était composé de 4 à 6 voitures et d'un fourgon.



L'équipage d'une locomotive compte 2 personnes :

- le mécanicien qui conduit la locomotive. Les trains roulant à gauche, celui-ci se tient à gauche de la plateforme pour surveiller les signaux. Mais il contrôle également la pression, la vitesse et les organes de la locomotive.

- Le chauffeur chargé de l'approvisionnement de la chaudière en charbon à partir du tender.

En outre un agent de train contrôle les billets.

- En bordure de voie, on compte le personnel chargé de l'entretien de celle-ci, les aiguilleurs et les garde-barrières.

- En gare une dizaine de personnes, sous les ordres du "Chef de gare", règle le trafic, le mouvement des trains en gare, la vente des billets et l'enregistrement des marchandises.

- Au dépôt de Nogent, de nombreux ouvriers assurent la maintenance des trains et autres matériels.

LES PERSONNELS ROULANTS

LES TARIFS

Le billet Bastille - Sucy coûtait en 1872 :

	1 ^{ère} Cl	2 ^{ème} Cl	3 ^{ème} Cl
Semaine	0,07 F/km	0,05 F/km	0,02 F/km
Bastille / Sucy	1,33 Fr	0,95 Fr	0,38 Fr
Dimanche	0,08 F/km	0,07 F/km	0,06 F/km
Bastille / Sucy	1,52 Fr	1,14 Fr	

A titre de comparaison en 1890, le salaire d'un ouvrier du privé était de 4,85 F/jour et le kg. de pain coûtait 0,30 F. Mais il existait aussi des cartes d'abonnement pour 3, 6 mois ou 1 an.



L'exploitation de la ligne.

En 1861 on compte 60 trains par jour, aller et retour, soit 12 Bastille-La Varenne-Bastille et 18 Bastille-Joinville-Bastille, soit un départ toutes les 30 minutes, le trajet jusqu'à La Varenne durant 50 minutes. Les dimanches et fêtes, le trafic montait à 66 trains.

Mais à part les trains de semaine ou des dimanches et fêtes, il existait des trains à horaires spéciaux ou à vocation particulière. Il en est ainsi :

- du train des guinguettes qui desservait, le dimanche, les bords de Marne,
- des trains de plaisirs qui emmenaient les promeneurs au bois de Vincennes ou à l'hippodrome,
- du train des fleurs qui assurait, à partir de la gare de Grisy-Suisnes, le transport vers Paris des fleurs, particulièrement des roses, cultivées dans la région, et ce jusqu'en 1913.



VOLUME DE VOYAGEURS

	Nombre de voyageurs / an	Observations
1860	3 millions	
1880	7 millions	
1890	12 millions	
1900	19 millions	Début concurrence ligne n°1
1919	20 millions	
1929	30 millions	Concurrence de l'automobile
1936	12 millions	
1956	6 millions	

Desserte de Sucy.

Pour les Sucyens travaillant à Paris, le train de la Bastille est le seul moyen de se rendre au travail.

Mais il faut de 30 à 50 minutes pour atteindre Paris et le matin les trains, trop peu nombreux, sont bondés. Dès 1891 des réclamations de trains supplémentaires sont émises, notamment un pour 6h00 et un autre pour 23h00.

Mais la Compagnie de l'Est, prédécesseur de la SNCF, fera traîner la décision car la ligne est déficitaire.

Les accidents.

En 110 ans, les accidents de la ligne furent peu nombreux. Certes il y eut des accidents dus à l'imprudence de voyageurs sur les voitures à impériales ouvertes, mais, mis à part 2 accidents en dépôt de Nogent dus à des fausses manœuvres, celui du 26 juillet 1891 en gare de Saint-Mandé fit de nombreuses victimes. Un train, retardé en gare, fut percuté par le suivant qui arrivait de Vincennes. On releva 45 morts et une centaine de blessés.

Il faut également évoquer l'accident survenu à Sucy, le 13 mai 1885, à deux poseurs de voies qui furent heurtés par un train. L'un décéda, l'autre ne fut que blessé.

Par ailleurs, en octobre 1910, la grève générale des cheminots toucha la ligne de Paris Bastille. Un sabotage mit le Gouvernement de l'époque dans l'obligation de faire garder les voies et gares par l'Armée.

Enfin, en juillet 1968, un bulldozer du chantier du RER dévale le talus du chantier à Nogent pour s'écraser sur le wagon d'un train en direction de Paris-Bastille, provoquant 12 blessés.

La ligne de Bastille en temps de guerre.

- En 1870, la ligne Paris Bastille ne va pas encore jusqu'à Sucy.

- En 1914, le train est emprunté par les mobilisés pour rejoindre leur point de concentration et dès le 26 août 1914 une permanence de la Croix Rouge est installée en gare de Sucy sous la direction de l'épouse du maire, Mme Perrault. Cette permanence distribue des boissons aux mobilisés en partance (boissons généralement alcoolisées comme le veut l'époque) et dispense aux blessés rentrant du front, soulagement et réconfort.

- Pendant la guerre de 1939-45, la ligne fonctionne au ralenti pour cause de restrictions de charbon, jusqu'au 10 août 1944, date à laquelle les cheminots se mettent en grève jusqu'à la Libération, obligeant les Sucyens à marcher jusqu'à Paris.

CHEMINS DE FER DE L'EST

Ligne de PARIS-BASTILLE à VERNEUIL-L'ÉTANG

TRAINS DES DIMANCHES ET FÊTES

A partir du 5 Avril 1914 inclus, les Trains désignés ci-après seront mis en marche les Dimanches et Fêtes, savoir :

Le Train N° 61 (PARIS-BASTILLE)	dép. 10:00	—	DUISY-SAINT-LÉGER	arr. (10:34)
— 105 (PARIS-BASTILLE)	dép. 13:00	—	JOINVILLE-LA-POYTE	arr. (13:26)
— 110 (PARIS-BASTILLE)	dép. 13:56	—	LA VARENNE-CHARENTY-ÉLISE	arr. (14:28)
— 120 (PARIS-BASTILLE)	dép. 14:30	—	LA VARENNE-CHARENTY-ÉLISE	arr. (15:12)
— 137 (PARIS-BASTILLE)	dép. 15:00	—	JOINVILLE-LA-POYTE	arr. (15:26)
— 143 (PARIS-BASTILLE)	dép. 15:20	—	LA VARENNE-CHARENTY-ÉLISE	arr. (16:02)
— 194 (CULAMPY)	dép. 18:34	—	PARIS-BASTILLE	arr. (18:53)
— 242 (JOINVILLE-LA-POYTE)	dép. 21:18	—	PARIS-BASTILLE	arr. (21:43)
— 250 (JOINVILLE-LA-POYTE)	dép. 22:05	—	PARIS-BASTILLE	arr. (22:30)
— 260 (LA VARENNE-CHARENTY-ÉLISE)	dép. 22:16	—	PARIS-BASTILLE	arr. (22:57)
— 278 (LA VARENNE-CHARENTY-ÉLISE)	dép. 23:17	—	PARIS-BASTILLE	arr. (23:53)



TRANSPORTS ET MOBILITE :

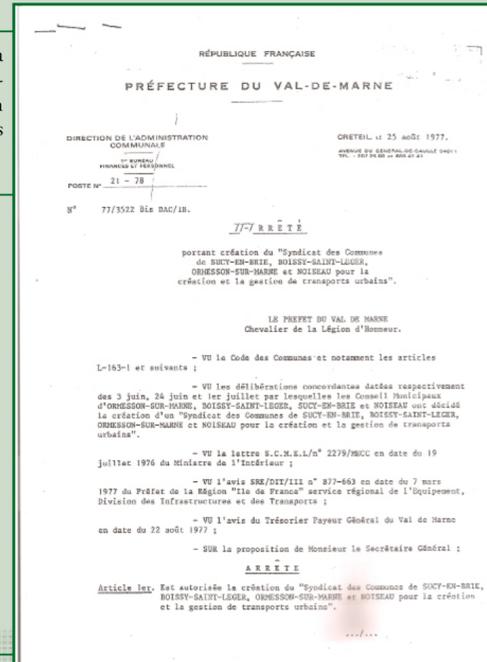
DES ATTELAGES AU



Panneau
18

LES TRANSPORTS URBAINS À SUCY

Dès son élection comme maire de Sucs, Jean-Marie Poirier s'est préoccupé des transports collectifs urbains, en particulier pour favoriser la desserte du quartier des Bruyères. Il s'est d'abord adressé à une entreprise de transports privés, la société Mainardi, puis à la SARL des Autocars Briard en 1965, enfin à la SETRA en 1967. Dix ans plus tard, il conclut avec trois communes voisines un accord pour la création d'un « Syndicat des communes de Sucs-en-Brie, Boissy-Saint-Léger, Ormesson-sur-Marne et Noisau pour la création et la gestion de transports urbains », dénommé un peu plus tard le SITUS. La commune de La Queue-en-Brie a rejoint le syndicat en 1991.



LE RÉSEAU

Le SITUS a d'abord conclu un contrat avec des transporteurs privés, regroupés dans l'APTR (Association des transporteurs privés de voyageurs), sous le contrôle du STP (Syndicat des transports parisiens), puis du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France. Un contrat de partenariat a été conclu en 2010 entre le STIF et la Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne, alors qu'en parallèle le STIF signait un nouveau contrat de transport dit de type 2 avec les deux entreprises exploitantes, SETRA et CEAT. La Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne puis le Territoire n° 11 se sont successivement substitués au SITUS pour la gestion du réseau.

Dès 1970, soit un an après l'arrivée du RER à Sucs, est établi un premier réseau sous le nom de TUS (Transports urbains de Sucs), comportant six lignes entre Sucs, Boissy et Noisau.

En 1977, avec la création du Syndicat « le SITUS » le réseau s'élargit à sept lignes, puis à 10 lignes en 1985, lorsque le transport est assuré par la SETRA

Le réseau TUS en 1971

Lignes Destinations :

- 1 Sucs (Gare RER / Bruyères par Bois-Clary)
- 2 Sucs (Gare RER) / Noisau / Sucs (Bruyères)
- 3 Sucs (Gare RER / Avenue Winston Churchill)
- 4 Sucs (Fort) / Boissy-Saint-Léger (RER)
- 5 Sucs (Gare RER / Bruyères par W. Churchill)
- 6 Boissy (Gare RER / Place Combernoux)

Le réseau SITUS en 1977

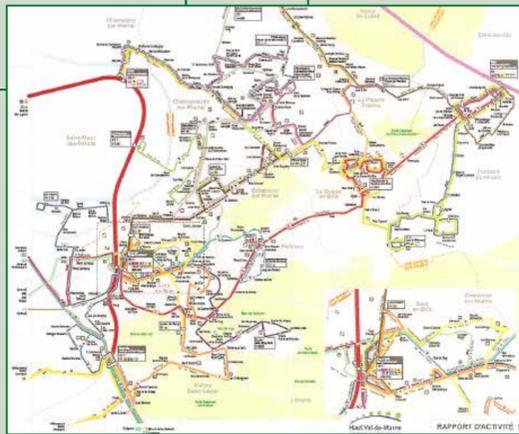
Lignes Destinations :

- 1 Sucs (Gare RER / Bruyères par Bois-Clary)
- 2 Sucs (Gare RER / Fontaine de Villiers)
- 3 / 3A / 3B Sucs (RER) / Noisau
- 4 Sucs (Gare RER / Château)
- 5 Boissy (Gare RER / Avenue du Closeau)
- 6 Sucs (Gare RER / Patte d'oie)
- 7 Sucs (Gare RER / Bruyères par Les Tilleuls)

Le réseau SITUS en 1985

Lignes Destinations :

- 1 Sucs-en-Brie (RER / Bruyères)
- 1N Sucs-en-Brie (RER / Château de Berc)
- 2 Sucs-en-Brie (RER / Les Bosquets)
- 3A Sucs-en-Brie (RER / Noisau / Garenne)
- 3B Sucs-en-Brie (RER) / Noisau / Le Closeau
- 5A Boissy (Haie Griselle / RER / Le Closeau)
- 6 Sucs (Gare RER / Patte d'Oie)
- 7 Sucs-en-Brie (RER / Bruyères)
- 8 Sucs-en-Brie (RER / LesBerges)
- 9 Ormesson / Chennevières
- 10 Sucs-en-Brie (RER / Ormesson)



Depuis 1989, sous l'impulsion de Jean-Daniel Amsler, le réseau s'est développé. Aujourd'hui, il comporte 10 lignes partant des gares RER de Sucs-Bonneuil, Boissy-Saint-Léger, La Varenne et Champigny. Il transporte plus de 4 millions de voyageurs par an qui acquittent environ un sixième du coût réel du transport. Le financement total (plus de 12,7 millions par an) est réalisé à 78% par le STIF, à 15% par la Collectivité, et à 7% par les recettes collectées, le transporteur s'engageant à réaliser des recettes à hauteur d'1 million d'euros.

AMÉNAGEMENT COMPLÉMENTAIRE

- Les horaires des départs des autocars depuis la gare RER de Sucs-en-Brie sont établis en concordance avec l'arrivée et le départ des rames du RER.

- Un parc relais de 497 places a été créé avec l'aide du STIF de l'autre côté de la gare du RER pour faciliter le stationnement des voitures. Sous ce parking le Conseil général a construit simultanément un bassin de rétention d'eau pluviale de 10.000 m³ pour éviter les inondations du bas de Sucs.

- Une aire de stationnement pour les vélos a été aménagée aux abords de la gare RER et dans le parking.



TRANSPORTS ET MOBILITE :

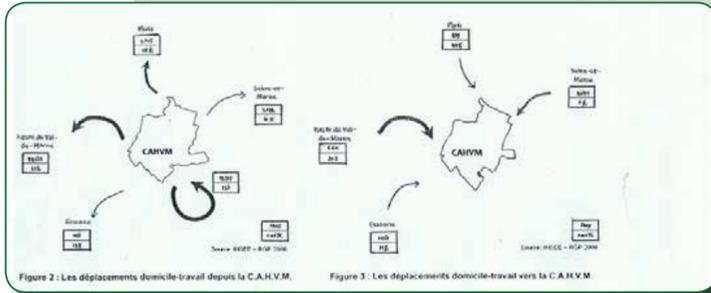
DES ATTELAGES AU



Panneau 19

LES LIAISONS ENTRE SUCY, LA BANLIEUE ET PARIS

LA MOBILITE ET SES PROBLEMES



L'arrivée du RER à Sucey en 1969 a provoqué un essor de l'urbanisation et un accroissement des déplacements domicile-travail et domicile-étude. Le plan local de déplacement adopté par la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne recensait pour l'ensemble de la Communauté :

- 9.800 déplacements journaliers vers Paris, dont 70% effectués par le RER
- 12.300 déplacements internes à la Communauté, dont 13% réalisés par les transports en commun
- 14.500 déplacements effectués vers les autres communes du Val-de-Marne, dont 21% réalisés par les transports en commun

A Sucey, le trafic de la gare du RER s'est accru de 11% entre 2008 et 2012, pour atteindre 2,1 millions de voyages par an. L'augmentation générale du trafic (1 million de voyageurs par jour) entraîne sur la ligne A du RER des dysfonctionnements récurrents : irrégularité du trafic et retards dus à l'affluence régulière de voyageurs supplémentaires, à la vétusté du matériel, à l'augmentation des temps d'échange et à des incidents dus aux voyageurs. En octobre 2010, le Conseil municipal de Sucey analyse la situation des transports :

LES ÉVOLUTIONS EN COURS OU ATTENDUES

- Création de la ligne RATP 393 entre Sucey-Bonneuil et Thiais, qui sera prolongée jusqu'à Orly.
- La déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger : en cours de réalisation (achèvement prévu fin 2017).
- Décision récente de prolonger la VDO (RD 406) vers le port de Bonneuil qui voit affluer plus de 3.000 poids lourds par jour : achèvement prévu en 2021
- Pression des villes de Sucey, Boissy, Limeil et du plateau briard pour obtenir la suppression de l'arrêt du RER en gare de La Varenne : réalisation prévue fin 2017.
- Participation à l'association Orbival pour obtenir la création rapide de la ligne n° 15 (branche sud) du « Grand Paris ».
- Etude d'un projet tram-train entre Sucey et Orly.

Contribution de la ville de Sucey-en-Brie
(Val-de-Marne - 26 500 habitants - Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne)

Il est aujourd'hui largement établi que l'effet de transport collectif ainsi que les infrastructures routières ont de multiples effets positifs dans le quart Sud-Est de la Région Parisienne. Ce secteur a pourtant pu servir de laboratoire, dans la mesure où, les habitants du Sud-Est du Val-de-Marne dans leurs déplacements.

Un secteur au bord de l'embouteillage :

Ainsi, à Sucey, plusieurs problèmes persistent d'être une nouvelle fois soulignés :

- La ligne A du RER (branche A2) qui dessert la commune est parcourue à saturation avec plus d'un million de voyageurs par jour. Les incidents à répétition, dus surtout à la vétusté de la ligne qui a été construite il y a plus de 40 ans, empêchent les usagers. En outre, malgré les différents travaux de la ville de Sucey en ce sens, les temps de déplacement pour la gare de la Varenne sont devenus de plus en plus longs (l'arrivée tardive à la gare de la Varenne entraîne des temps de transport de plus en plus longs) ; l'arrivée tardive à la gare de Sucey en heure de pointe du soir entraîne d'importantes difficultés de circulation pour les habitants qui sont contraints de se déplacer en voiture.
- Le réseau de bus RATP ne dessert qu'une partie très limitée de la commune ce qui constitue à la fois un manque de confort pour les habitants et un coût important pour la collectivité locale. La seule ligne de bus qui dessert la commune est la ligne 393 Sucey-Thiais-Orly. Cette ligne est très saturée et les temps de transport sont de plus en plus longs. Une ligne de bus nouvelle serait donc très utile pour desservir les habitants de Sucey en heure de pointe du soir et en semaine.
- La déviation de la RN 19 au sud de la ville de Boissy-Saint-Léger est attendue depuis longtemps. L'achèvement de l'opération de déviation de la RN 19 au sud de la ville de Boissy-Saint-Léger est attendue depuis longtemps. Cette opération est attendue depuis longtemps. Cette opération est attendue depuis longtemps.
- Le prolongement de la ligne 15 jusqu'à Paris est également attendu depuis longtemps. Cette opération est attendue depuis longtemps. Cette opération est attendue depuis longtemps.



Travaux pour la déviation de la RN 19 à Boissy.

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Le 29 avril 2009, le président de la République, Nicolas Sarkozy, annonce le projet de création de « Grand Paris », préparé par Christian Blanc, ancien président de la RATP. Il s'agit de réaliser un réseau de métro automatique permettant la desserte en rocade de l'agglomération parisienne. La création de la Société du Grand Paris fait l'objet d'une loi promulguée le 3 juin 2010. La Société a pour mission de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble du réseau projeté et d'en assurer la réalisation. Elle est dirigée par un directoire de trois membres, contrôlés par un Conseil de surveillance et un Comité stratégique. Son budget augmente chaque année et s'établit à 817 M € pour l'année 2015 ; au total 30 milliards d'euros.

LA LIGNE 15 ET SUCY

Val-de-Marne
Pression sur Saint-Maur pour le supermétro

Les villes de la branche sud du RER A défendent le projet d'une connexion avec le futur supermétro à Saint-Maur contre l'avis de la municipalité... de Saint-Maur.

Une semaine avant le début des travaux de la ligne 15, les habitants de Saint-Maur ont exprimé leur inquiétude. Ils craignent que la construction de la ligne ne perturbe leur quotidien. Ils demandent que la commune soit impliquée dans le projet.

Saint-Maur, la gare de RER A la plus proche de Paris, est une commune de 100 000 habitants. Elle est traversée par la ligne A du RER. La commune est traversée par la ligne A du RER. La commune est traversée par la ligne A du RER.



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
11

L'ARRIVEE DE L'AUTOMOBILE À SUCY DANS LES ANNEES 1900 À 1920

En 1900, la France ne compte encore que 1 800 automobiles, qui suscitent étonnement et crainte. Engin diabolique dans les campagnes, mais objet de luxe et de sport pour la haute société qui se passionne pour les premières courses automobiles, ce nouveau moyen de locomotion va s'imposer en quelques décennies. Le bourg de Sucey, à l'écart des grands axes de circulation, voit cependant circuler sur ses routes et chemins les premières automobiles des riches châtelains établis sur son territoire.

Les familles parisiennes aisées qui s'installent autour de la gare inaugurée en 1873 et dans les nouveaux lotissements de Petit-Val et de Chaumoncel se passionnent également pour l'automobile dès le début du siècle.



1 - Ludovic Halévy pose pour la postérité sur le marchepied de la voiture de ses cousins Jacques Bizet et Madeleine Bréguet, son épouse, venus lui rendre visite à Haute Maison en ce 27 juin 1901, jour mémorable : cette nouvelle voiture de l'année 1901, une 8 CV de la maison DECAUVILLE, 4 places, va participer à la course PARIS-BERLIN, qui profitera au rapprochement franco-allemand !



2 - La première automobile de Ludovic Halévy, procurée en 1904 par Jacques Bizet passionné de voitures, est cette UNIC- 4 cylindres-0HP.



5 - Vers 1905, promenade en forêt dans cette PEUGEOT... ou RENAULT ?



4 - Les trois jeunes Renault se déplacent dans leur voiture RENAULT AX de 1908.



3 - Cette SONCIN quadricycle, voiture routière de 1901, appartient à la famille Renaud, ici dans la cour de leur maison rue de Sévigné en 1920. Les passagers sont assis à l'avant, le conducteur dirige le véhicule depuis l'arrière.



6 - Scène habituelle devant la gare de Sucey entre 1873 et 1910 : une carriole à 2 roues tirée par un cheval transporte des voyageurs qui viennent d'arriver par le train de Paris. Sur la gauche, une gerbière a vraisemblablement déchargé des marchandises qui partiront par le train.



7 - Devant le cabaret du Feu, voiture hippomobile et automobile se partagent la route...mais plus pour longtemps ! Au premier plan, cette voiture avec chauffeur serait une PANHARD LEVASSOR B1 de 1901.

L'automobile gagne du terrain dans les rues de Sucey, nécessitant un arrêté municipal dès 1905 pour réglementer la circulation des véhicules à chevaux et des voitures automobiles, dont « la vitesse ne doit pas dépasser 12 kilomètres à l'heure dans la traversée de la commune ». Les moyens de déplacement modernes vont peu à peu supplanter les attelages et la traction animale disparaît des transports publics en 1913.



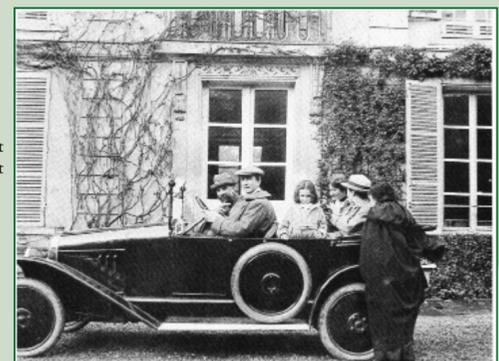
11 - Une autre voiture d'exception peut être admirée par les habitants de Sucey : cette Citroën C4-F-7CV de 1931, de 7 places, dont la carrosserie décapotable a été commandée par Elie Halévy, fils de Ludovic, et qui est conduite par leur chauffeur, Marcel Thervais père. Cette voiture a été détruite en 1942 dans les maquis de Dordogne.



8 - Quelques années plus tard, ce sont les voitures automobiles qui stationnent devant la gare, telle cette RENAULT de 1905 de type « Taxi de la Marne » et cette CITROËN B18 de 1920.



10 - Pendant les années 30, cette voiture familière aux Suceyiens circule dans les rues, ici avec un beau butin de chasse : le véhicule de M. Camot, qui signe la construction de nombreuses maisons en meulière depuis la fin du 19e siècle. !



9 - Une belle voiture d'époque : en avril 1920, devant la Haute Maison, Elie Halévy accompagne André Noufflard qui conduit. A l'arrière, sa fille Henriette Noufflard et sa sœur Florence Halévy.



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
12

L'EXPANSION DE L'AUTOMOBILE À SUCY DES ANNEES 1920 À 1975

Après la deuxième guerre, l'automobile se démocratise et va peu à peu transformer le paysage urbain, ainsi que permet de le voir cette promenade dans les rues de Sucey au fil des décennies.

QUARTIER DE LA GARE

La place de la Gare va connaître de profonds changements pour permettre la circulation automobile.



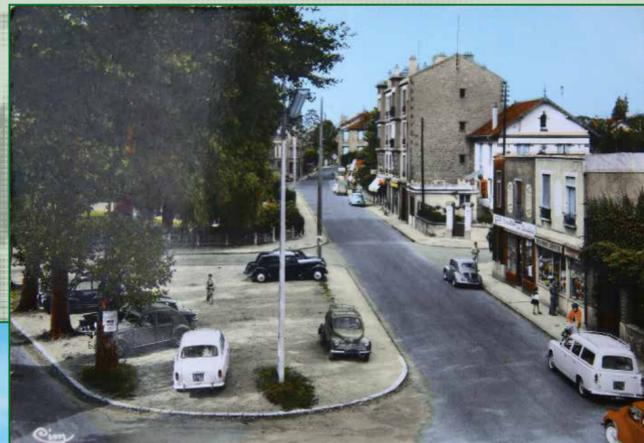
1 - Années 1940 : Les jours de marché, les véhicules des commerçants, des CITROËN AC « Maraichère » stationnent à proximité de l'avenue de Bonneuil.



2 - Dans les années 1950 se garent dans ce même quartier des RENAULT 4CV (produites de 1947 à 1955) et des Dauphine (de 1957 à 1961), premières voitures accessibles au plus grand nombre.



5 - Une CITROËN DS19 de 1960 fait halte sur la place de la Gare. Commercialisée de 1955 à 1975, elle présente de nombreuses innovations techniques et se voit déclarée « voiture de la Présidence » par le général De Gaulle.



4 - CITROËN Traction avant (1934 à 1937), et 2CV, 4L sont garées sur la place de la Gare. La PEUGEOT 403, discrète voiture familiale de la bourgeoisie, est produite de 1955 à 1966.



3 - Dans les années 1960, PEUGEOT 403, RENAULT 4CV, Dauphine et 4L stationnent devant la gare. La 4L, voiture de grande diffusion, est produite de 1961 à 1992.

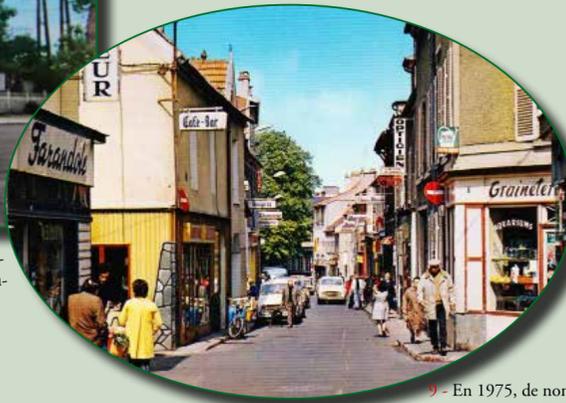
Rue du Moutier au centre ville



6 - Dans les années 1920/30, la rue du Moutier est pavée. Ce camion de livraison RENAULT type 10 CV de 1933 peut décharger sa marchandise tranquillement. On note la présence d'une carriole plus loin, et d'un autre camion de livraison vraisemblablement pour un commerce de la rue.



7 - Après la deuxième guerre, les pavés de la rue du Moutier sont recouverts pour faciliter la circulation à double sens, encore peu dense ! Mais le stationnement en alternance est réglementé : Maximum 1 heure ! Suffisant pour une livraison matinale au boulanger ?



9 - En 1975, de nombreux piétons et des RENAULT 4L se partagent la rue du Moutier à sens unique de circulation.



8 - Une PEUGEOT 203 en stationnement rue du Moutier dans les années 1950 Voiture moyenne de tourisme, produite de 1948 à 1960.

En 1900, 1 800 automobiles sur les routes de France... En 1975, elles étaient 15 millions... et en 2013, 38 millions ! A Sucey comme ailleurs, l'invasion de l'automobile nécessite l'aménagement du territoire et de la ville, et la mise en place de mesures de lutte contre les nuisances qu'elle engendre : encombrement, pollution de l'air, bruit...

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
14

LES TRAMWAYS

A partir de 1828 existe à Paris une offre de transport public constituée d'omnibus et de fiacres.

Par rapport à « l'omnibus de pavé » ce fut un progrès considérable : facilité de roulement sur rails, silence du déplacement, absence de secousses et surtout un cheval de trait tirait 1 tonne sur route et 10 sur voie ferrée. Le terme tramway provient de l'anglais tram-way « tram=rail plat et de way=voie ».



Les omnibus sont des véhicules à traction hippomobile inspirés des diligences et circulant à des horaires déterminés sur des lignes fixes. Entre avril et septembre 1828 plus de deux millions et demi de voyageurs empruntèrent ce nouveau mode de transport. Le tramway prend son essor grâce à Alphonse Loubat (ingénieur français) qui inventa un rail en U permettant de l'escamoter complètement de la chaussée.



L'Est Parisien - Sous la 3^{ème} République, le Sud-Est parisien s'industrialise et s'urbanise tout en développant les transports. Les tramways participent à cette transformation du territoire en rendant les déplacements plus faciles et la capitale encore plus proche. Après la décision gouvernementale de 1873 qui institue la mise en place d'un réseau de tramways reliant Paris à sa banlieue, les premières lignes voient le jour en 1875. Elles profitent surtout aux communes proches de la capitale telles que Vincennes, Charenton, Saint-Mandé, Vitry ou Villejuif. Dans le Sud-Est parisien, le réseau s'étend grâce à des financiers locaux. A partir de 1882, les Parisiens en quête de parties de campagne, utilisent chaque dimanche les voitures des Chemins de fer Nogentais reliant Vincennes à Ville-Evrard. Dix ans plus tard, ils se pressent dans les tramways de Saint-Maur, longeant la Marne de Charenton à La Varenne-Saint-Hilaire.



L'utilisation de nombreux chevaux pour tracter les tramways se révélant très complexe et très onéreuse, leur remplacement par un mode de traction autonome devenait indispensable.

A partir de 1876 les compagnies testent la technique de traction par air comprimé mise au point par l'ingénieur Louis Mékarski (1843-1923).

Ce furent les tramways électriques qui finirent par supplanter les autres technologies, grâce à leurs performances et leur confort accrus.

Deux techniques différentes régissent le fonctionnement des tramways électriques : soit l'énergie emmagasinée à bord du véhicule dans des accumulateurs, soit elle est captée par différents systèmes aériens ou au sol.



Le décret portant déclaration d'utilité publique et concession de la première ligne de la Compagnie des tramways de Saint-Maur-des-Fossés, date du 28 avril 1892. Le 19 mars 1894, la Compagnie des tramways de Saint-Maur ouvrit cette ligne de 8,6 km. dans la boucle de la Marne entre le pont de Charenton et La Varenne-Saint-Hilaire en passant par Saint-Maurice.



La Compagnie des tramways de Saint-Maur change de nom en avril 1899, puis fusionne en 1900 avec d'autres compagnies pour former la Compagnie des Tramways de l'Est parisien.

La Compagnie de l'Est parisien hérite de la concession des lignes suivantes :

- Noisy-le-Sec à Paris (Opéra) ;
- Fontenay-sous-Bois à Paris (République) ;
- Le Raincy à Paris (République) ;
- Bondy à Paris (Place Saint-Michel)
- Bonneuil à Paris (Place de la Concorde).

Elle développe un réseau dans l'Est parisien et sera absorbée en 1921 par la Société des transports en commun de la région parisienne.

La Société des Chemins des fers Nogentais exploitait un important réseau dans la banlieue est de Paris depuis la Porte de Vincennes entre 1887 et 1921, elle créa notamment une ligne de services funéraires desservant le nouveau cimetière de Vincennes.

Les premiers tramways parisiens apparaissent vers 1860. Dans les années 1920 le développement de la voiture particulière concurrence ce mode. La toute dernière ligne de tramway disparaît le 14 août 1938. Il faudra attendre la mise en service du T1 en 1992 pour voir réapparaître le tramway.



La disparition des tramways.

Le développement de l'automobile allait porter un préjudice irréversible aux tramways.

Le coup de grâce fut donné le 15 mars 1937. Ce jour-là le dernier tramway 123/124 reliant Porte de Vincennes à Porte de Saint-Cloud rentrait définitivement au dépôt de Malafoff.



Carrefour de la chaussée d'Antin vers 1925.



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
17

A BICYCLETTE

HISTORIQUE



C'est en 1817 qu'un Allemand, le baron Drais, a l'idée de poser une poutre sur deux roues et de pousser avec ses deux pieds pendant 14Km. L'année suivante cette «DRAISIENNE» est brevetée et s'appelle désormais le VELO-CIPEDE (vélo pour vélocité et pède pour pied).

Grâce à un français, Pierre Michaux, serrurier de son état, le vélocipède se retrouve avec des pédales et en 1870, arrive le GRAND BI avec sa roue avant démesurée pour améliorer la vitesse avec, cependant, un risque de chutes certain.

En 1875, Jules Truffault crée les jantes et les fourches creuses, ce qui allège considérablement son poids.

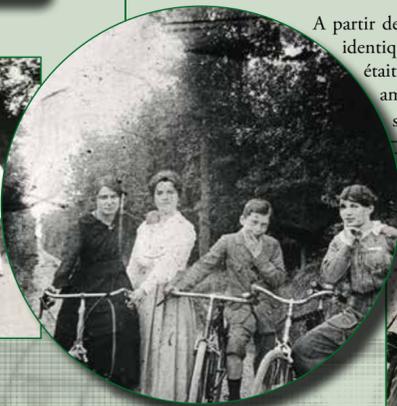
A partir de 1880, les roues récupèrent un diamètre identique et on invente la chaîne : la bicyclette était née et n'a jamais cessé d'évoluer pour améliorer les performances et la sécurité de ses utilisateurs.



QUEL SUCCÈS !

Le succès de ce moyen de locomotion est alors sans pareil et fait désormais partie de la vie des hommes tant pour le sport professionnel que pour les loisirs en famille et même pour faciliter l'exercice de certains métiers. Il devient le symbole d'un loisir populaire et "écologique" avant la lettre. Son acquisition moins onéreuse que celle d'une voiture qui reste un luxe permet les grandes ballades du dimanche à la campagne et a beaucoup contribué aux envolées touristiques des congés payés.

Le facteur, lui, améliore le temps de ses tournées.



LE VÉLO, UN SPORT PRIS AU SÉRIEUX



Des grandes compétitions sont organisées dont Le Tour de France qui passe à Sucy en 1969.

Le vélo donne naissance à de grands champions et Sucy en héberge un dès 1974 pour son plus grand plaisir: Daniel MORELON.
Né en 1944 à Bourg en Bresse il n'est pas moins de :
7 fois champion du monde de vitesse
3 fois médaille d'or aux jeux olympiques dont 1 fois en tandem avec son ami Pierre Trantin en 1968 à Mexico
1 fois médaille de bronze de vitesse en 1964 à Tokyo
1 fois médaille d'argent de vitesse à Montréal en 1976
Et enfin 14 fois champion de France de vitesse
Il entraîne Félicia Bellanger qui obtient une médaille d'or de vitesse et Laurent Gane qui devient champion du monde en 1999. Il fut conseiller municipal et directeur des sport de 1977 à 1983.



LES LOISIRS VÉLOCIPÉDIQUES À SUCY



Le 20 juillet, le TOUR DE FRANCE, « Pou-Pou », le coureur chéri des Français, passe rue de Boissy.

En 1910, se crée "l'Union Sportive" avec comme président d'honneur Elie Halévy. Elle fusionne avec le Cercle Athlétique de Sucy fondé en 1932 qui disparaît en 1936. Elle s'associe alors avec le Stade Olympique de la Marne. En 1920, elle s'intègre à "l'Union intergadz'art" (les gars de l'Ecole des Arts et Métiers) créée en 1912, plus connue sous le nom de l'U.A.I.

Une autre association, La Pédale de Sucy, fondée en 1936, cesse ses activités en 1939.

De nos jours, trois associations existent à Sucy : le Vélo Club de Sucy, fondé en 1976, le B.M.X. Sucy 94, devenu indépendant en 2008 et qui a remporté une médaille d'or et une médaille d'argent à Pékin et "Place au vélo à Sucy" sis aux Berges. Consciente de la qualité de son environnement, la ville de Sucy organise dans les années 1970 une compétition bon enfant qu'elle intitule "Les 24 heures" entretenant ainsi l'aspect familial et populaire de ce sport. Elle met à contribution ses champions.

C'est un franc succès.



DEUX ROUES ? VOUS AVEZ DIT DEUX ROUES ?

On ne peut pas parler de deux roues sans évoquer la motocyclette qui a largement pris sa place à Sucy.

Dès 1954, une association qui existe toujours "Le Moto Club", rattaché au CCAJ (Centre Communal d'Animation Jeunesse), organise des manifestations populaires en présence de grands champions tel Georges Monneret, afin de promouvoir ce nouveau sport, très prisé par la jeunesse.



LE VÉLO, UNE AFFAIRE DE COMMERCE



En 1913, s'ouvrent les cycles "André Payat", avenue de la Gare, qui proposent la vente, location et réparation de bicyclettes.

Le garage Petit, rue Georges.

Viendront ensuite en 1924 les cycles L.S.M., en 1928 le garage Ancelet rue de Champigny puis, dès la fin de la deuxième guerre mondiale, 3 boutiques ouvrent leur porte : Mme Batard puis Videux rue de Boissy. Maison Pinon Boulevard de Verdun. J-P Chabin rue Jean Moulin qui existe toujours sous le nom de "100% deux roues".



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
7

LA GRANDE CEINTURE

SUCY ET LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE GRANDE CEINTURE



Les Sucyens connaissent bien la ligne de Grande Ceinture, qui les contraint de passer au-dessous ou au-dessus de ses voies pour atteindre les quais du RER A ou la gare des bus, et qui n'apporte qu'une nuisance sonore à ses riverains. Car depuis sa création en 1877, la Grande Ceinture est avant tout une ligne très fréquentée dédiée au transport de marchandises.

Mais les anciens se souviendront que jusqu'en 1939 ils ont pu, par le train, rejoindre les gares de Paris-Est et Paris Austerlitz, et également circuler de banlieue à banlieue autour de Paris

UNE BRÈVE HISTOIRE DE LA GRANDE CEINTURE

Ouverte à l'exploitation entre 1852 et 1867, et construite à l'intérieur des fortifications de Paris, la ligne de chemin de fer de Petite Ceinture de 32 km, dont la mission est de relier entre elles les lignes au départ des dix gares parisiennes, montre rapidement sa capacité insuffisante. Aussi doubler la Petite Ceinture par une ligne similaire établie en dehors de l'enceinte de Paris devient vite une nécessité.

Longue de 120 km, formée à la fois de sections nouvelles (89 km) et de tronçons empruntés aux réseaux existants (31 km), la ligne de Grande Ceinture est ouverte au service par étapes entre 1877 et 1883. Elle est complétée en 1886 sur la portion Sud d'une ligne dite stratégique entre Villeneuve-Saint-Georges et Massy Palaiseau exigée par l'administration militaire, puis en 1928 sur la portion Est par une ligne dite complémentaire entre Bobigny et Sucy-Bonneuil. Ci-contre une carte de 1883-84 indiquant les lignes au départ de Paris, la Petite Ceinture longeant les fortifications, et la Grande Ceinture.



Pour limiter la fréquentation de la Grande Ceinture, très sollicitée, des trains de marchandises de plus en plus longs et lourds circulent, tractés par des locomotives de plus en plus puissantes, avec des essieux multiples pour limiter le phénomène de patinage lors des fréquents démarrages (les trains font à l'époque du cabotage de triage en triage). Ci-dessous une énorme du Bousquet série 6000, ici en gare de Sucy. En 1910, c'est la machine la plus puissante, avec 2 trains de 3 essieux accouplés, pouvant tracter 55 wagons de 1500 tonnes.

Après 1945, avec l'abandon progressif de la traction vapeur (qui ne disparaît totalement qu'en 1970), et l'avènement de la traction diesel (à partir de 1955) puis électrique (le tronçon de Sucy est électrifié en 1975), l'organisation historique, faite d'escales dans les gares de triage, disparaît. Le trafic de longue distance se développe, et la Ceinture perd son identité de ligne indépendante.

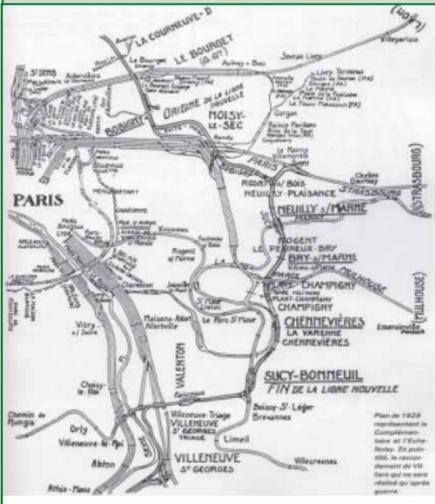
SUCY ET LA GRANDE CEINTURE

Le 16 juillet 1877, le premier tronçon de Grande Ceinture entre Noisy-le-Sec et Villeneuve-Saint-Georges, passant par Sucy, est ouvert. Les Sucyens peuvent désormais gagner par le train, d'une part la gare de Paris-Est en empruntant à Noisy-le-Sec un train en provenance de Belfort, et d'autre part la gare de Paris-Austerlitz en prenant à Villeneuve-St-Georges un train en provenance d'Orléans.

1^{er} mai 1883 : la ligne de Grande Ceinture est achevée, et les Sucyens peuvent théoriquement faire le tour de la région parisienne en train via Juvisy, Versailles, Achères, le Bourget et Noisy-le-Sec. Cependant comme on peut le voir sur les horaires d'octobre 1883, le nombre de trains de voyageurs est limité et leur vitesse lente : le temps de parcours oscille entre 5h26 et 6h35 en raison d'arrêts prolongés à Juvisy, Versailles et Achères. De plus les correspondances avec les trains circulant sur les lignes pénétrant dans Paris ne sont pas toujours respectées, en raison de fréquents encombrements sur la ligne de Ceinture.

Sur la section Est, la Grande Ceinture avait la particularité d'être en tronçon commun sur 4 km avec la ligne de Paris-Bastille entre Champigny et Sucy. Il en résultait dans les années 1920 des engorgements permanents. La construction d'une ligne nouvelle de 21 km située plus à l'Est entre Bobigny et Sucy-Bonneuil est achevée en 1928. A cette occasion, les deux passages à niveau, à l'entrée et à la sortie de la gare de Sucy, sont remplacés par des ponts routiers. Ci-dessous plan de 1929 de la ligne complémentaire.

Le 1^{er} mars 1932, suite aux revendications des populations locales, ulcérées d'avoir à supporter les nuisances d'une ligne dont ils n'avaient pas voulu, la ligne complémentaire est ouverte aux voyageurs, mais pour une courte durée. En effet, durant les années 1930, le service voyageurs de la Grande Ceinture est progressivement démantelé. La fermeture touche Sucy le 15 mai 1939.



Entre 1967 et 1969 des travaux sont menés pour dissocier la voie de Grande Ceinture (en amont du raccordement de la ligne complémentaire) de la ligne de Paris-Bastille, commune entre Champigny et Sucy sur 4 km. Le 14 décembre 1969, jour de la mise en service du RER A, le tronçon de Grande Ceinture devient indépendant : ci-dessous, à gauche les voies du RER, à droite celles de Grande Ceinture, et au fond à droite la séparation entre la Grande Ceinture et la ligne complémentaire.



La fin des années 1930 voit la quasi-disparition du service voyageurs, en raison d'une offre inappropriée aux besoins de déplacement des banlieusards et de la concurrence des lignes régulières d'autocars. En revanche la Grande Ceinture demeure une artère vitale dans le domaine du trafic de marchandises (près de 260 trains par jour en 2010).



Station	Paris (Est)	Noisy-le-Sec	Juvisy	Versailles	Achères	Noisy-le-Sec
Paris (Est)	0	10	20	30	40	50
Noisy-le-Sec	10	0	10	20	30	40
Juvisy	20	10	0	10	20	30
Versailles	30	20	10	0	10	20
Achères	40	30	20	10	0	10
Noisy-le-Sec	50	40	30	20	10	0

TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
15

TRANSPORTS ET MOBILITE

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Les moyens modernes de déplacement ont peu à peu supplanté les attelages.

On doit acheminer marchandises et matériaux, cinq entreprises se partagent ce marché : J.RAYNAL rue de Champigny (1928) se charge des petits transports en camionnette. D'autres disposent de camions pour acheminer les charges plus lourdes et effectuer les déménagements, c'est le cas de la Maison ANTOINE BARON qui fonde à Sucy-en-Brie en 1923, au n°3 de la rue Montaleau, une petite entreprise de transports qui prend assez rapidement de l'ampleur. Il s'attaque en particulier aux transports difficiles et risqués à l'époque, des poteaux de ciment destinés à l'électrification des banlieues Sud et Est.

Une ferme, achetée à la famille Garouste en 1934, dans le bas d'Ormesson, est profondément transformée et aménagée pour accueillir les 5 ou 6 camions de l'entreprise qui s'adjoint un commerce de bois et charbons. Ces véhicules sont au début des camions américains de la grande guerre réformés de type - KIKER- ou - KNOCK à bandages pleins.

Le nom du transporteur A. BARON sera donné à une rue de Sucy après son exécution sommaire en août 1944 par des soldats allemands en retraite.

Il faut citer aussi :

- HOUDOU, déménageur, 29 rue Lacarrière
- JALLIN ET CIE : déménageur, 31 rue de Boissy
- BELLIERES PAILHES ET CIE (ex JALLAIN)



DEMANAGEMENTS
TOUTE LA FRANCE
J. HOUDOU
29, rue Lacarrière - SUCY-EN-BRIE
Téléphone : 922.70.38



GARDE-MEUBLES

TRANSPORTS AUTOMOBILES
GROS CAMIONNAGE

Déménagements par Cadres Capitonnés

VOIE DE TERRE

VOIE DE FER

A. BARON

3, Rue de Montaleau, 3

SUCY-EN-BRIE (S.-et-O.)

R. C. CORBEIL 7435

TELEPHONE 14 A SUCY



Maison **BARON** - Gros camionnage avec ou sans remorques
BENNES BASCULANTES - DEMENAGEMENTS
3, Rue de Montaleau - SUCY-en-BRIE (S.-et-O.) - TELEPHONE...92



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
8

LA LIGNE PARIS-BASTILLE

À VERNEUIL-L'ÉTANG

Connue également sous le nom de ligne de la Bastille, la ligne de Vincennes ou ligne V, ouverte à partir du 22 septembre 1859, est l'une des dernières créées au départ de Paris et la seule qui conserva la traction à vapeur jusqu'à sa fin, après cent dix ans d'existence.

NAISSANCE DU CHEMIN DE FER DE VINCENNES

Au milieu du XIX^e siècle, Vincennes était l'agglomération la plus peuplée de l'est de Paris, avec une population de cinq mille habitants. C'était aussi une garnison de 4 à 5000 hommes. Le Bois de Vincennes et plus loin les bords de Marne étaient déjà des promenades très fréquentées des Parisiens. D'où l'intérêt de desservir ces sites.

La banlieue ouest avait été dotée dès 1837 de la ligne de Saint-Germain qui fut la première construite à partir de la capitale. Le chemin de fer existait alors déjà depuis dix ans en France.

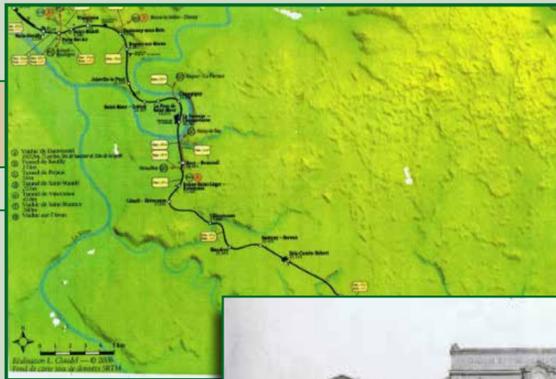
HISTOIRE

De 1842 à 1853, plusieurs projets sont établis pour construire un chemin de fer de Paris-Bastille à La Varenne. C'est celui de l'ingénieur Andrand, présenté en décembre 1852 qui est soumis le mois suivant au conseil municipal de Vincennes. Il fait l'objet de la concession accordée par décret impérial du 17 août 1853 à la Compagnie de Strasbourg qui devient un an après « la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est ».

Conçue d'abord pour des raisons stratégiques, la ligne de Vincennes reçoit aussi une destination de desserte de la banlieue, le gouvernement se réservant la possibilité de raccorder la ligne à celle de Mulhouse, dont la concession est donnée en même temps. Mais la Compagnie se voit opposer des objections de certains Parisiens sur l'emplacement du débarcadère place de la Bastille et surtout du puissant Baron Haussmann, préfet de la Seine, contre la construction du long viaduc qui part de la Bastille à Reuilly sur plus d'un kilomètre.

La Compagnie suspend les travaux et fait un appel direct au soutien de l'empereur. Commencée en avril 1855, interrompue en 1857, la construction reprend en 1858. En dépit de l'importance des terrassements et des ouvrages d'art (plus de cinquante), les travaux vont bon train ; les dix-sept kilomètres de la ligne initiale jusqu'à La Varenne sont mis en service le 22 septembre 1859. Ils ont coûté 22 millions de francs à la charge de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est, qui s'est engagée à exécuter les travaux « à ses frais, risques et périls ».

La Compagnie de l'Est a tenté de rentabiliser au maximum cette courte ligne (17 km) en lui faisant adopter un tracé sinueux desservant le plus de communes possibles d'une proche banlieue en plein développement.



L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

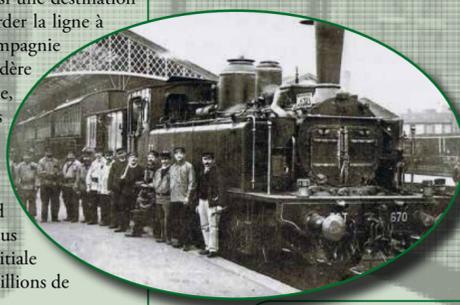
Au début de l'exploitation, le trafic comporte soixante trains omnibus par jour sur la ligne de Paris-Bastille à La Varenne.

Le succès est tout de suite au rendez-vous. Le trafic élevé est favorisé par la politique de la Compagnie de l'Est qui met en place des abonnements à tarif très réduit pour les ouvriers travaillant à Paris et un service fréquent pour l'époque.

- 30 trains partent de la Bastille ;
- 12 vont jusqu'à la Varenne,
- 18 s'arrêtent à Vincennes ou à Joinville.

Il y a un départ de Paris toutes les trente minutes de sept à dix-neuf heures, puis toutes les heures jusqu'à vingt-trois heures.

Le trajet dure cinquante minutes, la vitesse commerciale est de vingt kilomètres à l'heure. Le dernier train part de la Bastille à minuit trente, il est appelé « train des théâtres ». Les dimanches et jours de fêtes, le service est renforcé : il y a soixante-six trains.



L'EXTENSION DE LA LIGNE

Le prolongement de la voie ferrée jusqu'à Brie-Comte-Robert, que la Compagnie demande dès 1856 n'aboutit qu'en 1868. Il est concédé en deux parties :

- La Varenne - Boissy-Saint-Léger le 11 juillet 1868,
- Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte-Robert le 2 janvier 1869.

Les travaux de prolongation commencent dès 1869 mais sont interrompus en raison du conflit de 1870-71. Ils reprennent au début de 1872.

- La section La Varenne-Chennevières - Sucy-Bonneuil est inaugurée le 5 septembre 1872 pour un trajet de 2,6 km,
- Boissy attend le 9 juillet 1874 pour être desservie,
- Brie-Comte-Robert le 5 août 1875. Au début, cette prolongation est à voie unique. Une seconde voie est posée en 1892.

Le prolongement de Brie-Comte-Robert à Verneuil-l'Étang répond à des considérations d'intérêt stratégique. Concédé le 8 avril 1887, le prolongement de Brie-Comte-Robert à Verneuil-l'Étang se fait enfin. Ce nouveau tronçon est ouvert le 1er juillet 1892. Il est construit à deux voies et mesure dix-huit kilomètres, ce qui porte la ligne de Vincennes à cinquante-cinq kilomètres.

Raccordement et embranchements à Champigny et à Sucy permettent la liaison directe avec la ligne de la Grande Ceinture qui a pris son aspect définitif en 1906. La gare de Paris Bel Air, à proximité de Saint-Mandé est doublée d'une seconde gare sur la Petite Ceinture.



LA GARE DE SUCY-BONNEUIL

La gare de Sucy-Bonneuil est inaugurée le 3 septembre 1872. Deux jours plus tard, les trains circulent entre La Varenne et Sucy. L'arrivée du train à Sucy a pour conséquence la naissance de la place de la Gare et l'implantation d'un nouveau quartier. Son développement est lent :

1886 :	place de la Gare	10 maisons	39 habitants		
1901 :	place de la Gare		38 habitants		
	rue Frédéric		36 habitants	total :	74
1911 :	place de la Gare		69 habitants		
	rue Frédéric		35 habitants	total :	104

En 1875, le maire autorise la pose de trois lanternes sur le parcours de la station et l'éclairage seulement pendant l'hiver.

1905 - 1907 la place est un vaste terrain dénudé et herbeux qui permet l'installation de théâtres, de cirques ambulants de passage, de fêtes, de braderies.

Seule s'élève la maison de l'épicerie Quinot, puis l'immeuble des actuelles pharmacie et boucherie et ensuite le café - restaurant de la Chaumière qui a disparu.

LE DÉCLIN

La crise économique des années 1930 atteint fortement la ligne de Vincennes. Les « trains de plaisir » dominicaux disparaissent et le trafic des travailleurs se réduit fortement. La situation est aggravée par l'extension de la ligne 1 du métro de « Nation » à « Château de Vincennes » en 1934. Puis la mise en service d'autobus plus rapides que les tramways qu'ils remplacent, les encombrements routiers n'existant pas encore, porte le coup de grâce à la ligne. Seulement 12 millions de voyageurs en 1936.

La ligne de la Bastille, dans une situation d'attentisme est maintenue dans un état de sous-investissement chronique, gardant par exemple ses locomotives à vapeur 141 TB jusqu'à la fin de l'exploitation en 1969.

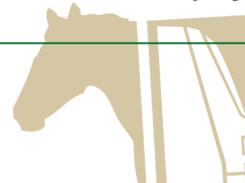
La Compagnie de l'Est ne souhaite plus que se débarrasser de cette ligne fortement déficitaire en la cédant au Métropolitain. Dans l'attente, elle supprime des trains et propose aux pouvoirs publics en 1937 de supprimer purement et simplement la ligne. Cette proposition provoque l'émoi des habitants et élus des communes desservies. C'est un tollé et devant la virulence des réactions, la Compagnie renonce au projet.

La fréquentation poursuit sa diminution et la reprise du réseau de la Compagnie de l'Est par la nouvelle Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) en 1938 n'y change rien.

La ligne va connaître un dernier sursaut du printemps 1944 à l'hiver 1946 avec le déroutement par Verneuil-l'Étang de trains de grande ligne pour Châlons-sur-Marne, Sézanne et Troyes, du fait de la réparation du viaduc de Nogent et des coupures de voies dues aux bombardements.

Après guerre, la partie briarde de la ligne étant la plus déficitaire, le tronçon de Brie-Comte-Robert à Verneuil-l'Étang est fermé au trafic des voyageurs en 1947, puis c'est la fermeture au trafic voyageurs du tronçon de Boissy à Brie le 18 mai 1953.

L'activité de cette section est dès lors limitée au trafic des marchandises, avec passage en voie unique en 1963-64. En 1969, il subsiste encore 44 trains.



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU

RER



Panneau
10

LA LIGNE PARIS-BASTILLE

L'ARRIVEE DU RESEAU EXPRESS REGIONAL (RER) ADIEU LA LIGNE DE PARIS-BASTILLE

L'ATTENTE DU RER

Au début des années 60, beaucoup de voyageurs comptent sur une prochaine modernisation du réseau ferré. C'est une sorte de serpent de mer. On en parle depuis si longtemps. Il n'y a que six trains vers Paris au départ de Boissy entre 6h30 et 9h00. Au retour, cinq entre 18h00 et 20h00. De plus, les trains sont lents. Exceptés les semi-directs, avec un seul arrêt à La Varenne, qui atteignent Paris-Bastille en moins de 30 minutes, avec les omnibus, il faut compter au moins 50 minutes pour parcourir la ligne. Par ailleurs, certains trains ont pour terminus La Varenne, ce qui irrite les habitants de Sucey et Boissy.

Le premier projet de modernisation date de 1936. En 1940, la SNCF, formée deux ans plus tôt, veut se débarrasser de la ligne de Paris-Bastille largement déficitaire et propose son intégration au réseau métropolitain de Paris. Après la guerre, les études reprennent dans ce sens. Il faut attendre 1963 pour voir enfin bouger les choses ! Cette année-là, le 6 juin, le syndicat intercommunal des transports parisiens approuve le projet de réalisation d'une première section du futur Réseau Express Régional reliant la station de la Nation à la gare de Boissy. Le projet est déclaré d'utilité publique en 1965. En juin 1966, on sent qu'il entre enfin dans sa phase de réalisation. C'est le moment où la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) prend possession d'un terrain de 17 ha à cheval sur Sucey et Boissy, qui appartenait précédemment au baron Hottinger, pour installer des garages, des ateliers et des zones de manœuvre.

ACHEVEMENT DES TRAVAUX

La section centrale fut achevée en décembre 1977, après l'ouverture de la station Châtelet-les-Halles, dont les travaux purent être réalisés à ciel ouvert grâce à la rénovation des Halles, ce qui permit de réduire légèrement les coûts.

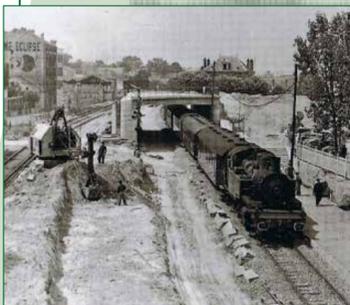
Le président de la République Valéry Giscard d'Estaing inaugura la ligne fin 1977. De l'appellation « Métro Régional », la nouvelle ligne prit le nom officiel de « Réseau Express Régional - ligne A ».

La période 1977 - 1983 a vu l'achèvement de plusieurs opérations de grande ampleur.

Une nouvelle branche quitte l'ancienne ligne de Vincennes à proximité de la gare de Fontenay-sous-Bois pour atteindre Marne-la-Vallée - Torcy en décembre 1980, puis Chessy-Disneyland en 1992. A l'ouest, ce furent les extensions vers Cergy et Poissy.



Dès lors, la ligne RER A sera parcourue par des trains électriques roulant en pointe à 100 km/h, ce qui permet de réaliser une vitesse commerciale de 55 km/h, compte tenu des arrêts. Pour permettre la mise en service des premiers tronçons du réseau, l'Etat avait tout d'abord transféré l'exploitation des lignes SNCF à la RATP (ligne de Sceaux, ligne de Saint-Germain et ligne de Boissy).



NATURE DES TRAVAUX - LES ACTEURS

Les tronçons souterrains ont été pris en charge par la RATP, qui réalise le percement des voies et des six grandes stations parisiennes.

Pour mener à bien ses chantiers souvent très complexes, la RATP a dû s'entourer de spécialistes et développer considérablement ses équipes d'études et de recherche.

La SNCF avait en charge d'effectuer tous les travaux de modernisation et d'électrification des sections à ciel ouvert. Sur la ligne de Vincennes, elle conservait le service public des marchandises assuré dans les gares de Reuilly, Vincennes - Fontenay, Joinville, Parc de Saint-Maur, La Varenne, Sucey, Boissy. Les trains de marchandises circulaient en matinée et en soirée dans les heures creuses du service voyageurs RATP. Cette situation dura plusieurs années.

On ne peut citer la diversité des travaux réalisés.

- Prenons l'exemple de la station Nation (RATP)

Après des reconnaissances de terrain menées courant 1964, les travaux proprement dits débutèrent en septembre 1965. La voûte de la station commencée mi-1966 est terminée un an plus tard. Ensuite, pendant deux ans, il a fallu creuser et aménager 3 km de galerie, mettre en place 28 escaliers mécaniques et installer un millier de haut-parleurs pour informer les voyageurs du RER et des lignes de métro de correspondance.

- Refonte et aménagement de la ligne de Vincennes (SNCF)

De Saint-Mandé à Boissy, il s'agit d'une rénovation complète selon la technique ferroviaire la plus moderne. Il ne reste pour ainsi dire plus rien des anciennes superstructures de la vénérable ligne de Vincennes.

Dans les années 1955 à 1963, les cinq passages à niveau de la ligne ont été remplacés par des ouvrages construits dans le cadre de projets d'urbanisme. Les anciennes gares ont disparu. Les nouvelles ont été construites par la SNCF en liaison avec la RATP. La réalisation des nouveaux bâtiments voyageurs a nécessité parfois des aménagements spectaculaires. Ainsi, la construction de la nouvelle gare de Saint-Maur - Créteil a imposé la déviation temporaire en voie unique des voies principales sur une remarquable estacade provisoire de 280 m.

Autre exemple, les assises des immeubles à la sortie du tunnel Saint-Mandé - Nation ont dû être consolidées par l'implantation de pieux de grande profondeur (RATP).

La tranchée de Vincennes a dû être élargie pour permettre 4 voies et le raccordement vers Marne-la-Vallée. Le dépôt « vapeur » de Nogent avec sa rotonde a été rasé.

La nouvelle gare de Sucey a été dotée d'un passage souterrain pour franchir la ligne de Grande Ceinture. Des voies ont été dédoublées entre Sucey et Champigny pour séparer les trafics SNCF et RATP.

Toutes les gares ont été dotées de quais hauts (1,10 m) et de grande longueur (225 m). Les voies principales ont été équipées de rails lourds (60 kg au mètre) pour résister au trafic intense à venir. De nombreuses voies sont créées pour le garage des rames voyageurs inutilisées aux heures creuses, avec souvent l'élargissement important des plateformes.

- La signalisation du réseau est totalement rénovée et automatisée avec l'emploi des matériels les plus récents. Le bloc automatique lumineux (BAL) de type SNCF remplace le bloc mécanique type EST. Sept postes d'aiguillage tout relais à transit souple (PRS) sont créés le long de la ligne.

Un poste de commandement centralisé installé dans un nouveau bâtiment de Vincennes assure un automatisme complet du trafic des trains par télécommande et télécommande. Un système de téléphonie par courant porteur haute fréquence va permettre de communiquer avec les trains en mouvement.

Nous avons vu précédemment que la RATP a construit entre Sucey et Boissy des ateliers pour l'entretien de son matériel roulant et installé un parc de stockage du matériel d'entretien, dont des voies et des caténaires.



NAISSANCE DU RER LA LIGNE EST-OUEST

Une première étape du projet RER consistait à établir la ligne Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger. En première phase, seules les deux branches de cette « transversale est-ouest » seront réalisées.

LA BRANCHE OUEST de Saint-Germain à Auber (Opéra) dont la partie Saint-Germain à Nanterre à ciel ouvert (8,8 km) n'est autre qu'un tronçon de la ligne SNCF de Paris-Saint-Lazare à Saint-Germain, tandis que la partie Nanterre - Auber en souterrain (12,3 km) est entièrement nouvelle.

LA BRANCHE EST de la Nation à Boissy, dont la partie Saint-Mandé - Boissy (17 km) à ciel ouvert est constituée par un tronçon de la ligne SNCF de Paris-Bastille à Verneuil-l'Étang tandis que la partie Nation - Saint-Mandé en souterrain est également entièrement nouvelle.

LA LIAISON CENTRALE Auber - Nation sera réalisée ultérieurement. Elle a été creusée et aménagée station après station à travers Paris, dans des conditions souvent très complexes techniquement de 1969 à 1977.

INAUGURATION DE LA BRANCHE EST

C'est le 12 décembre 1969 que fut inaugurée la branche est Nation - Boissy. L'inauguration fut conduite par Roger Belin, président du conseil d'administration de la RATP et Pierre Weil directeur général, en présence d'un long cortège de personnalités officielles. La gare de la Nation fut ouverte au public le 14 décembre, dernier jour d'activité de la ligne Paris-Bastille.

Après les discours d'usage à la Nation, le train inaugural s'arrêta dans plusieurs gares, avant le terminus de Boissy où Jean-Marie Poirier, maire de Sucey prit la parole en tant que président du conseil d'administration du district de la région parisienne.

OUVERTURE DE LA LIAISON CENTRALE VERS L'OUEST

Quelques semaines plus tard, en février 1970, fut ouverte la section entre Etoile et La Défense, avec la circulation de simples navettes. Elle fut prolongée jusqu'à la station Auber en novembre 1971.

OUVERTURE DE LA BRANCHE OUEST

C'est le 1er octobre 1972 que fut mise en service la section La Défense - Saint-Germain.

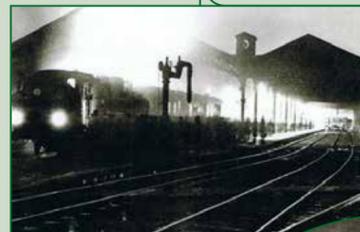


ADIEU LA VAPEUR - INOUBLIABLES PANACHES

Le 14 décembre 1969 à 0 h 50, par une température de -10°C, le dernier train part de la gare de la Bastille pour Boissy, soit un parcours de 22 km marquant la fin définitive de la très populaire ligne de Vincennes, après 110 ans d'exploitation. Les derniers morceaux de charbon du dépôt de Nogent avaient été raclés pour alimenter en combustible la vaillante locomotive 141TR du dernier convoi. Le mécanicien disait alors qu'il y avait autant de terre que de charbon dans le foyer de la loco pour le dernier voyage.

Quelques heures après, en début de service, les nouvelles automotrices électriques MS61, de couleur bleue, amènent les voyageurs à la gare de la Nation.

La gare de la Bastille ferme le jour même. Nombreux sont les anciens qui auraient aimé garder ce monument pour en faire un musée. Détruite en 1984, la gare a laissé place à l'actuel Opéra Bastille.



TRANSPORTS ET MOBILITE :

DES ATTELAGES AU



Panneau
9

LA LIGNE PARIS-BASTILLE



LA GARE DE LA BASTILLE était située entre la rue de Lyon et la rue de Charenton, au niveau de la place de la Bastille dont elle tient son nom. L'embarcadère est dessiné par l'architecte François-Alexis Cendrier qui avait dessiné la gare de Lyon. Elle est inaugurée de même que le reste de la ligne le 22 septembre 1859, en présence de l'empereur Napoléon III. Le bâtiment mesure 250 m sur 30 m de large. Deux nefs abritent 5 voies à quai. Compte tenu de l'exiguïté des installations, un chariot transbordeur est installé en tête de quai afin de permettre les manœuvres des locomotives. Il perdra son utilité en 1962 avec l'emploi de rames réversibles, les locomotives restant attelées aux wagons.

La gare disposait d'une annexe en bois à 3 voies pour abriter les locomotives « en coupure », un réservoir d'eau et des grues hydrauliques en tête de quai et évidemment les bureaux et cantine nécessaires à l'activité.

Les voies sont surélevées dans le tronçon final par un viaduc appelé le « viaduc de Paris » rebaptisé le « viaduc des Arts ».

Celui-ci mesure 1020 m et comprend 72 arches. Il longe les immeubles à la hauteur du 1er étage.

La gare de La Bastille est abandonnée dans le cadre de la création de la ligne A du RER. Le départ du dernier train est donné le 14 décembre 1969 à 0h50. Dès lors, le bâtiment voyageurs de la gare sert de lieu d'exposition artistique jusqu'à sa destruction en 1984, pour faire place à l'opéra Bastille. Les anciennes voies de chemin de fer sont rachetées en 1986 par la mairie de Paris. Elles sont réaménagées en promenade, dite « coulée verte », sur une longueur de 4 km, jusqu'au boulevard périphérique (12ème).

Au départ de La Bastille, 9 stations étaient initialement ouvertes. La gare de Paris-Reuilly ne sera ouverte qu'en 1877 et celle de Paris Bel Air qu'en 1861.



LA GARE DE PARIS - REUILLY

Les installations terminales de la Bastille s'avérant trop exiguës pour le remisage des rames et le trafic des marchandises, cette autre station parisienne fut créée sur un vaste terrain disponible dans le quartier de Reuilly.

Après la fermeture de la ligne en 1969, la desserte marchandises a continué à être effectuée depuis le raccordement de Bel-Air-Ceinture jusqu'en 1984. Le beau bâtiment de la gare a été conservé jusqu'à ce jour.

LA GARE DE PARIS - BEL-AIR

En 1861, la petite gare de Bel Air a été créée pour desservir le quartier mitoyen de Saint-Mandé. Contrastant avec les autres bâtiments de la ligne, la gare est simple et sans recherche architecturale. Fait intéressant, elle comporte une station de correspondance sur la Petite Ceinture.

LA GARE DE SAINT-MANDE

Elle chevauche un tunnel de 250 m. Lors de la création de la ligne A du RER, elle est devenue le point de jonction entre l'ancien tracé de la ligne de Vincennes et le nouveau parcours souterrain en direction de la place de la Nation. Pendant les travaux, une voie unique a été maintenue.

LA GARE DE VINCENNES

Comme à Saint-Mandé, le bâtiment est construit à cheval sur les voies, à l'entrée d'un tunnel de 418 m. La gare de Vincennes-Fontenay est une gare de marchandises commune aux deux localités. Il s'agit d'un vaste plateau en surplomb des voies principales d'accès garni d'un faisceau de voies et de vastes halles.

LA GARE DE FONTENAY-SOUS-BOIS

Elle est construite en tranchée, le bâtiment étant adossé au talus, avec le rez-de-chaussée au niveau des voies. Une passerelle permet le franchissement des voies.

LA GARE DE NOGENT

Établie dans une tranchée en courbe, elle ressemble fortement à la gare de Fontenay à quelques variantes près, concernant la décoration du bâtiment.

LE DEPOT DE NOGENT

Implantées sur l'ancien coteau de Beauté, à l'emplacement des emprises du château d'Agnès Sorel (don de Charles VII à sa favorite), les installations se composaient de magasins, locaux divers, parc à briquettes et grues de chargement, logements pour célibataires, foyer, cantine, château d'eau et surtout d'une remise à locomotives presque circulaire, avec une plaque tournante. Cette remise, appelée aussi rotonde avait été récupérée de la gare de l'Est et remontée soigneusement en 1858. Elle resta en l'état 110 ans.

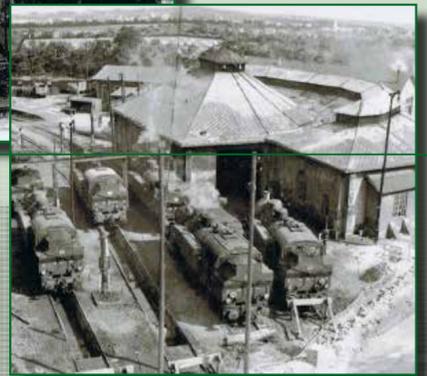
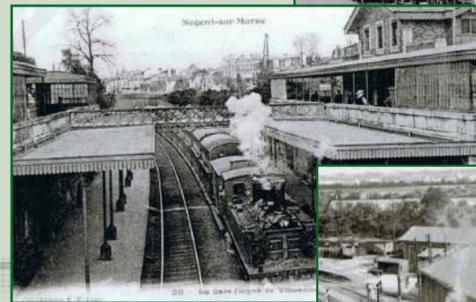
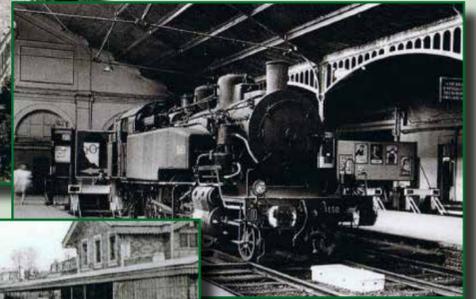
Le dépôt de Nogent avait une annexe à La Varenne-Chennevières.

LA GARE DE JOINVILLE-LE-PONT

C'est une gare de la ligne où dans les beaux jours, il descend un grand nombre de promeneurs (champ de courses créé en 1880, guinguettes de la Marne). A noter l'ancien passage à niveau jouxtant la gare.



LES GARES ET OUVRAGES DE LA LIGNE DE LA BASTILLE



LA GARE DE SAINT-MAUR - CRETEIL

Avant d'atteindre Saint-Maur, se dresse le viaduc de Saint-Maurice, long de 380 m.

LA GARE DU PARC DE SAINT-MAUR

A l'origine aucune station n'était prévue au Parc-de-Saint-Maur. Mais la Compagnie de l'Est ayant acquis pour la construction de la ligne les 158 hectares du parc de l'ancien château de Saint-Maur, elle décida d'y construire une station et revendit les terrains inutilisés en lotissements, qui se vendirent très vite ... et très bien. L'année 1956 a vu se dérouler un important chantier pour le remplacement du passage à niveau par un passage supérieur à travées bétonnées.

LA GARE DE CHAMPIGNY

C'est à l'entrée de Champigny que la ligne de Verneuil-l'Étang rejoint la Grande Ceinture. Comme au Parc-Saint-Maur, la suppression du passage à niveau jouxtant la gare nécessita d'importants travaux de rehaussement des voies pour la construction du pont actuel.

LA GARE DE LA VARENNE - CHENNEVIÈRES

C'était le premier terminus de la petite ligne de Vincennes, à 17 km de Paris, jusqu'à la prolongation de la ligne vers Sucey le 5 septembre 1872, Boissy le 9 juillet 1874, puis Brie-Comte-Robert le 5 août 1875.

La gare était une annexe du dépôt de locomotives de Nogent. Elle comportait plusieurs voies de stationnement et des ateliers de maintenance.

Le passage à niveau sur la route départementale 123, actuelle rue du Bac, était équipé de barrières sur roulettes se manoeuvrant à la main, avant d'être équipé de barrières oscillantes, actionnées par un treuil, ce qui a allégé le travail du garde. Il en était ainsi pour tous les passages à niveau début 1900 et même après.

LA GARE DE SUCY - BONNEUIL

Au-delà de La Varenne, la ligne quitte la vallée de la Marne pour le plateau briard et traverse une zone faiblement urbanisée.

La gare de Sucey-Bonneuil était le principal point d'échange de marchandises entre la ligne de Vincennes et le reste du réseau de l'Est. La liaison avec la ligne de Grande Ceinture avait été ouverte le 7 septembre 1928 en direction de Noisy-le-Sec et Gagny au nord, Juvisy au sud. La gare servait aussi de desserte au port de Bonneuil-sur-Marne.

A noter la passerelle construite vers la fin des années 20 permettant le franchissement des voies de la Grande Ceinture.

LA GARE DE BOISSY SAINT LEGER - BREVANNES

Elle est devenue le terminus actuel de la ligne A du RER. Le bâtiment voyageurs, comme celui de Sucey et des centaines d'autres gares, a été construit suivant les standards de la Compagnie de l'Est, un corps central et deux ailes.

Au-delà de Boissy, les gares se ressemblent beaucoup en terme de bâtiment. A noter que ce tronçon de ligne n'a pas posé de difficultés importantes lors de sa construction, ni nécessité des ouvrages d'art notables. Cette partie briarde de la ligne étant la plus déficitaire, le trafic des voyageurs a cessé en 1947 au-delà de Brie-Comte-Robert et en 1953 au-delà de Boissy. Néanmoins, le service marchandises a perduré plusieurs années. Citons Limeil, Villecresnes, Mandres, Santeny - Servon, Brie-Comte-Robert, Grisy-Suisnes, Coubert - Soignolles, Yeblès - Guignes et Verneuil-l'Étang.

De nos jours, Yeblès - Guignes est desservie par des navettes depuis Verneuil-l'Étang, cette gare étant située sur la grande artère Paris - Belfort - Bâle.

La gare de Grisy-Suisnes a connu au début du siècle une activité importante de transport de roses vers la capitale, cette culture étant spécifique de la région de Mandres. On parlait du train des roses.

